JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ÉTRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 30^e SÉANCE

1^{re} Séance du Vendredi 19 Juin 1964.

SOMMAIRE

1. — Questions orales sans débat (p. 2061).
Pécule des anciens prisonniers de la guerre de 1914-1918 (question de M. André Beauguitte) : MM. Sainteny, ministre des anciens combattants et victimes de guerre ; André Beauguitte.
Pollution atmosphérique dans le bassin des Cévennes (question de M. Roucaute) : MM. Maurice-Bokanowski, ministre de l'industrie ; Roucaute.
Participation des communes aux travaux de changement de tension électrique (question de Mme Thome-Patenôtre) : M. le ministre de l'industrie, Mme Thome-Patenôtre.
Financement des travaux portuaires maritimes (question de M. Denvers) : MM. Jacquet, ministre des travaux publics et des transports ; Denvers.
Construction d'un pont à Arles (question de M. Privat) : MM. le ministre des travaux publics et des transports, Privat.
Situation des chantiers de Port-de-Bouc (question de M. Rieubon) : MM. le ministre des travaux publics et des transports, Rieubon.
2. — Questions orales avec débat (p. 2067).
Amélioration du réseau routier (question de M. Tomasini) : MM. Tomasini, Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.
MM. Neuwirth, Regaudie, Bayou, Ruais.
M. le ministre des travaux publics et des transports.
Clôture du débat.

Recherche anticancéreuse (question de M. Tourné) : MM. Tourné, Palewski, ministre d'Etat chargé de la recherche scientifique et des questions atomiques et spatiales.

Clôture du débat.

3. — Statut de l'office de radiodiffusion-télévision française. — Inscription à l'ordre du jour d'un projet de loi (p. 2080).
4. — Renvoi pour avis (p. 2080).
5. — Ordre du jour (p. 2080).

PRESIDENCE DE M. MARCEL MASSOT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.
M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle six questions orales sans débat.

PÉCULE DES ANCIENS PRISONNIERS DE LA GUERRE DE 1914-1918

M. le président. M. André Beauguitte rappelle à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que, dans le but d'établir une parité entre les prisonniers des deux guerres, et

afin d'évaluer le coût approximatif de la dépense qui résulterait de l'attribution aux anciens prisonniers de la guerre de 1914-1918 d'un pécule analogue à celui perçu par les anciens prisonniers de la guerre de 1939-1945, il a demandé, voici un certain temps déjà, aux services départementaux de l'office national de procéder au recensement des éventuels bénéficiaires et des ayants cause appelés à les représenter en cas de décès, dans l'ordre suivant : veuves non remariées, orphelins mineurs, ascendants. L'article 32 de la loi de finances n° 63-156 du 23 février 1963, complété par l'arrêté du 4 mai 1963, a prévu l'allocation, à tous les anciens prisonniers de la guerre 1914-1918 qui en feraient la demande avant le 31 décembre 1963, d'un pécule de 50 francs. On ne peut qu'apprécier cette mesure de justice, mais il convient de souligner que se trouvent éliminées du bénéfice de cet avantage les trois catégories d'ayants cause recensés en 1959, tandis que les ayants cause des prisonniers de la guerre 1939-1945 décédés le perçoivent. Compte tenu de l'esprit qui inspirait le recensement auquel il a été procédé voici près de quatre ans et de la notion d'équité qui doit intervenir en la circonstance, il lui demande ce qu'il envisage de faire en vue d'obtenir de M. le ministre des finances, l'inscription dans la prochaine loi de finances des crédits nécessaires pour attribuer le pécule des anciens prisonniers de guerre 1914-1918 aux ayants cause ci-dessus mentionnés.

La parole est à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre.

M. Jean Sainteny, ministre des anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, les anciens prisonniers de la guerre de 1914-1918 ont réclamé pendant longtemps aux gouvernements qui se sont succédés l'octroi d'un pécule semblable à celui qui avait été attribué aux anciens prisonniers de la deuxième guerre mondiale.

Cette revendication longtemps insatisfaite a finalement été prise en considération par mon prédécesseur et par moi-même.

En vue de connaître les différentes données du problème ainsi posé, M. Triboulet a fait effectuer par les services de l'office national des anciens combattants le recensement des bénéficiaires éventuels et, pour pouvoir entièrement analyser les éléments de la décision à prendre, le recensement a été étendu à leurs ayants cause : veuves non remariées, orphelins mineurs et ascendants.

Cette opération purement administrative ne préjugait bien entendu en rien la solution à intervenir.

Il est apparu que la situation des prisonniers de la guerre de 1914-1918 et de leurs ayants cause, pour aussi pénible qu'elle ait été, ne correspondait pas entièrement à celle des prisonniers de la guerre de 1939-1945, l'éloignement du chef de famille au cours de la première guerre étant une situation commune aux prisonniers et à l'ensemble des mobilisés qui continuaient le combat.

En fait, le pécule octroyé aux prisonniers de la guerre de 1914-1918 par la loi de finances du 23 février 1963 n'a pas eu un caractère de réparation comme c'était le cas pour le pécule prévu par la loi du 19 juillet 1952, la somme modique qui leur a été allouée ne constituant qu'une satisfaction symbolique strictement personnelle qui ne peut en conséquence viser que l'intéressé lui-même.

M. le président. La parole est à M. Beauguitte.

M. André Beauguitte. Monsieur le ministre, je vous remercie des explications que vous avez bien voulu me fournir.

Je conçois très bien la valeur des arguments que vous avez utilisés. Malgré tout, lorsque le recensement auquel vous avez fait allusion a été demandé aux directions départementales de l'office national des anciens combattants, le ministre — c'est de votre prédécesseur que je parle et non de vous-même — a précisé qu'il songeait aux éventuels bénéficiaires.

Ces deux mots ont un intérêt. Pourquoi parlerait-on des « éventuels bénéficiaires » si, au fond de la pensée, on estimait qu'il n'y en aurait jamais ?

Dans un tel cas, il eût été parfaitement inutile d'imposer aux secrétaires généraux des offices départementaux une tâche très lourde, très minutieuse, tâche qu'ils ont accomplie avec beaucoup de conscience, mais qui leur a demandé beaucoup de temps.

Dans l'esprit du ministre, ce travail devait tout de même comporter un motif valable et raisonnable. L'objet de ma question orale est donc de connaître quelle suite sera donnée à ce recensement qui n'avait pas seulement un caractère administratif, du moins je veux le supposer.

Il a fallu un délai fort long — vous l'avez souligné très opportunément — pour que les anciens prisonniers de la guerre

1914-1918 bénéficient du pécule attribué aux anciens prisonniers de la guerre 1939-1945. Pourquoi trois catégories d'ayants cause demeureraient-elles en dehors du bénéfice de la loi ?

J'espère que vous voudrez bien, monsieur le ministre, lorsque la situation financière le permettra, vous pencher à nouveau sur le texte en question et rechercher les conditions dans lesquelles il serait possible de donner suite au recensement qui a été effectué.

D'ailleurs, le nombre des ayants cause est très réduit. Je ne demande pas de chiffres et je n'en énonce pas moi-même, mais il m'apparaît que les anciens prisonniers de la guerre de 1914-1918 constitueraient la majorité des bénéficiaires de l'extension de la loi et qu'au contraire le nombre des ayants cause serait très peu élevé.

Ce sera peut-être une raison pour que M. le ministre des finances veuille bien répondre ultérieurement à un appel qui serait lancé par vous. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T., des républicains indépendants et sur divers bancs.)

POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE DANS LE BASSIN DES CÈVENNES

M. le président. M. Roger Roucaute rappelle à M. le ministre de l'industrie sa question écrite n° 963 du 7 février 1963, et lui signale que les résultats de l'enquête annoncée par sa réponse parue au *Journal officiel*, débats parlementaires du 15 mai 1963, ne lui ont pas encore été communiqués. Il lui expose que les émanations de fumées et poussières des établissements industriels des houillères du bassin des Cévennes et, en particulier, de la centrale thermique du Fesc, ont augmenté dans de telles proportions qu'elles deviennent un danger pour la salubrité publique, portent un grave préjudice aux cultures, à la végétation et aux immeubles en même temps qu'elles constituent une gêne sérieuse pour les populations, spécialement pour les ménagères de la Grand-Combe, des Salles-du-Gardon et de la région alésienne. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que soit mis un terme à cette pollution de l'atmosphère par les houillères du bassin des Cévennes et pour porter remède à cette situation préjudiciable à toute une population laborieuse.

La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. Michel Maurice-Bokanowski, ministre de l'industrie. La réponse parue au *Journal officiel* du 15 mai 1963 à la question du 7 février posée sur le même sujet par M. Roucaute montrait que des mesures précises avaient été prises au cours des dernières années pour limiter les émanations de fumées et de poussières de la centrale du Fesc.

L'enquête supplémentaire que cette entreprise annonçait a effectivement eu lieu et ses résultats ont été communiqués à l'honorable parlementaire par lettre en date du 2 juillet 1963.

Il y était indiqué que de nombreuses enquêtes sur les émissions de fumées de la centrale avaient été effectuées pendant ces dernières années et notamment trois fois depuis la mise en service d'une nouvelle cheminée de 110 mètres de haut, en mai 1960, en septembre 1962 et en janvier 1963.

Cette lettre précisait également que des mesures de dépôt de poussières avaient montré que l'importance des retombées ne dépassait pas ce qui est généralement considéré comme admissible dans le voisinage des centrales thermiques et même se révélait sensiblement inférieure à celles constatées dans de nombreuses agglomérations tant en France qu'à l'étranger.

Toutefois, comme ce document en faisait état, les houillères avaient été contraintes de réduire l'entretien des électrofiltres des dépoussiéreurs de la centrale pendant l'hiver 1962-1963 en raison de la marche intensive des installations thermiques dues elles-mêmes à la faiblesse des apports hydro-électriques pendant cette période. Elles ont donc été invitées à effectuer un contrôle plus soutenu et des essais plus fréquents des électrofiltres. Ces actions, jointes à une utilisation moins poussée de la centrale, comme cela a été le cas au cours du dernier hiver — 108 millions de kilowatts contre 170 l'année précédente — doivent permettre d'éviter à l'avenir les désagréments signalés.

En ce qui concerne les autres émanations de fumées et de poussières des houillères du bassin des Cévennes, il y a lieu de préciser que les installations de traitement des charbons ont constamment évolué vers une réduction de la production de poussières, d'une part à cause de l'humidité croissante du charbon brut, due aux injections au fond, d'autre part grâce à l'évolution de la technique.

Par ailleurs, il faut noter que l'extraction du charbon par les puits de Sainte-Marie et son transport en surface entre ce puits et le lavoir de Fontanes ont été arrêtés en février 1962.

La mise en terril de Rochebelle dont il a été souvent question à Alès a été également arrêtée à la fin de 1959 et depuis lors le terril s'est stabilisé. La centrale de Rochebelle a vu sa marche regagner constamment depuis plusieurs années : 2.860 heures pour E. D. F. en 1958, contre 575 heures seulement en 1963.

La production réalisée dans les installations de la région d'Alès a été réduite de 2.300 tonnes par jour en 1957 à 1.775 tonnes par jour en 1963.

Elle a été concentrée sur le seul puits moderne de Destival et sur les installations voisines de ce puits.

En conclusion, si la situation, je le reconnais, n'est pas parfaite, on peut dire cependant objectivement que les causes de pollution atmosphérique dues aux installations des houillères du bassin des Cévennes ont constamment diminué au cours des dernières années.

M. le président. La parole est à M. Roger Roucaute.

M. Roger Roucaute. Monsieur le ministre, par une question écrite en date du 7 février 1963, j'attirais, en effet, une première fois votre attention sur les désagréments et méfaits dont sont victimes les populations de la Grand-Combe, des Salles-du-Gardon et des communes environnantes, jusqu'à Alès et sa banlieue, du fait des émanations de fumées et poussières nocives provenant de la centrale thermique du Fesc.

Les conseils municipaux des communes éprouvées ayant déjà exprimé les doléances de leurs administrés, je vous priais, monsieur le ministre, de faire effectuer une enquête auprès des élus locaux, des citoyens et des ruraux victimes de ces émanations et de prendre toutes mesures indispensables afin de remédier à une situation préjudiciable à toute une population laborieuse.

Vous indiquiez dans votre réponse publiée au *Journal officiel* du 14 mai 1963 — vous venez de l'évoquer — que des améliorations avaient été apportées au cours de ces dernières années aux installations de la centrale thermique, notamment par la construction d'une cheminée de cent dix mètres de hauteur. Mais la construction d'une cheminée plus haute n'a pas pour autant éliminé les poussières qui, lorsque le vent souffle, sont, au contraire, disséminées sur une plus grande surface. C'est ce que vous avez vous-même reconnu, monsieur le ministre, en déclarant que les réclamations avaient cependant continué et qu'elles provenaient même de populations plus éloignées.

Vous ajoutiez que les contrôles effectués montraient que les retombées de poussières étaient relativement fortes par rapport à celles que l'on constatait habituellement dans le voisinage des centrales d'Electricité de France.

Dans une lettre suivante, toutefois, vous avez apporté un petit correctif à cette réponse publiée au *Journal officiel*. En outre, vous m'informiez, monsieur le ministre, qu'une enquête était effectuée et que les résultats m'en seraient communiqués ultérieurement.

C'est pourquoi, un an après cette première question écrite, j'ai cru devoir vous poser, le 19 février dernier, la question orale à laquelle vous répondez aujourd'hui, pour vous demander de me communiquer les résultats de l'enquête annoncée et de me préciser les mesures que vous comptez prendre pour que soit mis un terme à cette pollution de l'atmosphère par les établissements industriels du bassin des Cévennes et, en particulier, par la centrale du Fesc.

Malheureusement, les faits sont là pour démontrer que toutes les mesures prises jusqu'à ce jour et dont vous venez de parler sont insuffisantes et qu'elles n'ont pas apporté les solutions souhaitées par les populations intéressées.

Par lettre du 25 février dernier à M. le maire des Salles-du-Gardon, M. le préfet du Gard reconnaissait que « les réclamations des populations proches de la centrale correspondent généralement aux périodes de fonctionnement intensif des chaudières, périodes au cours desquelles il est nécessaire que soit assuré un meilleur entretien des machines. » Il est exact que les installations de dépoussiérage de la centrale semblent ne pas fonctionner normalement. Sont-elles défectueuses ? Le personnel nécessaire à ce bon fonctionnement et à l'entretien des appareils est-il en nombre insuffisant ? Est-ce un manque de crédits qui empêche que soient apportées les améliorations indispensables ?

Les raisons du mécontentement des populations en cause sont fort légitimes, qu'il s'agisse de la pollution des eaux de pluie recueillies dans des citernes par les cheneaux et toitures, et qui contiennent des quantités considérables de poussières, ou de la pollution de l'atmosphère, qui constitue un danger pour la santé des habitants, ou encore des dégâts causés aux cultures et à la végétation — les récoltes de fruits et de légumes sont toujours compromises aux ahorsés de la centrale — ou des dommages causés aux immeubles et maisons d'habitation ; sans

parler des désagréments, inconvénients et gênes pour les ménagères, déjà tant accablées de soucis, qui voient leur appartement constamment envahi par la poussière et qui sont bien souvent obligées de laver de nouveau leur linge étendu pour sécher, lorsque le vent disperse des quantités importantes de poussières noirâtres en provenance de la centrale thermique de Fesc. Oui, monsieur le ministre, vous devez prendre des mesures efficaces pour protéger les populations contre cette pollution de l'atmosphère.

Pour le mieux-être et la santé des habitants de cette région laborieuse, vous devez trouver les crédits nécessaires aux aménagements et améliorations à apporter à la centrale du Fesc.

C'est ce que les populations et les élus locaux de cette région m'ont chargé de vous demander aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

PARTICIPATION DES COMMUNES AUX TRAVAUX DE CHANGEMENT DE TENSION ÉLECTRIQUE

M. le président. Mme Jacqueline Thome-Patenôtre appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie sur les travaux de changement de tension de distribution d'énergie électrique, de 110 volts en 220-230 volts, actuellement effectués par l'Electricité de France dans un grand nombre de communes rurales. Une participation de 15 p. 100 étant demandée aux communes ayant moins de 2.000 habitants, alors que celles plus importantes n'ont pas à supporter cette dépense, elle lui demande s'il ne serait pas possible à l'Electricité de France de rétablir, envers ces communes injustement frappées, l'égalité avec les autres, en prenant en charge cette différence de 15 p. 100.

La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. le ministre de l'industrie. L'Electricité de France procède, depuis plusieurs années, à la substitution de la tension 220-230 volts à la tension 110 volts dans le but de renforcer les réseaux et de faire bénéficier les usagers, conformément aux directives du IV^e plan, de facilités pour l'accès à l'énergie.

Les travaux de changement de tension sont financés dans les mêmes conditions que les travaux de renforcement des réseaux. Or si, d'une façon générale, l'Electricité de France assume les frais des travaux d'extension et de renforcement des réseaux urbains dont elle a l'initiative, il n'en est pas de même en matière d'électrification rurale. Ces travaux s'effectuent, en effet, de même que les autres opérations d'équipement rural, avec l'aide financière de l'Etat, ministère de l'agriculture.

Cette aide est complétée, en matière d'électrification, par une participation de l'Electricité de France.

Le financement des travaux d'électrification rurale s'effectue dans les conditions suivantes :

Pour les travaux d'extension, la subvention de l'Etat s'élève à 60 p. 100 du montant de la dépense ; la participation de l'Electricité de France est de 25 p. 100. Pour les travaux de renforcement, la subvention de l'Etat est de 35 p. 100 et la participation de l'Electricité de France de 50 p. 100.

Dans l'un et l'autre cas, 15 p. 100 restent donc à la charge de la collectivité. Celle-ci peut d'ailleurs, pour faire face à cette dépense, bénéficier de prêts accordés par la caisse des dépôts et consignations ou les caisses d'épargne locales. Cette solution paraît normale en une matière où les collectivités, autorités concédantes, prennent l'initiative des opérations et sont maîtres de l'œuvre. Il est évident toutefois que la prise en charge totale par l'Electricité de France des travaux de renforcement dans les communes rurales est une solution vers laquelle il serait raisonnable de tendre. Cette solution pourrait être négociée entre l'Electricité de France et les autorités concédantes à l'occasion de la révision des cahiers des charges.

M. le président. La parole est à Mme Thome-Patenôtre.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Je vous remercie, monsieur le ministre, des précisions que vous avez bien voulu apporter. Il n'en demeure pas moins qu'actuellement les communes de moins de 2.000 habitants ont à leur charge 15 p. 100 des frais des travaux imposés, si j'ose dire, par l'E. D. F., car ces communes ne sont pas demandeuses.

En ce qui concerne le changement de tension de B¹ — 110 volts — en B² — 220-230 volts, nous savons, en effet, comme vous l'avez dit, que 50 p. 100 de la dépense est à la charge de l'E. D. F. et 35 p. 100 à la charge, soit du ministère de l'agriculture lorsqu'il s'agit de communes rurales de moins de 2.000 habitants, soit à la charge du district quand il s'agit de communes de moins de 2.000 habitants situées dans la région parisienne. Mais il y a toujours les 15 p. 100 restant à la charge de ces communes lorsque ce changement de tension a lieu.

Nos petites communes rurales sont encore handicapées du fait qu'elles ne comptent en général que 400 ou 500 habitants. Elles sont souvent situées à proximité de communes de plus de 2.000 habitants, lesquelles voient leurs travaux de changement de tension effectués gratuitement par l'E. D. F. La commune voisine n'ayant que 300 habitants ou moins est obligée de payer 15 p. 100 du montant des travaux.

J'espère donc qu'à l'avenir on pourra négocier avec l'E. D. F. un système accordant aux communes de moins de 2.000 habitants les mêmes avantages que ceux qui sont accordés aux communes de plus de 2.000 habitants.

FINANCEMENT DES TRAVAUX PORTUAIRES MARITIMES

M. le président. M. Denvers demande à M. le ministre des travaux publics et des transports de lui faire connaître s'il entre dans ses intentions de déposer prochainement au Parlement un projet de loi portant réforme de l'aide de l'Etat dans le financement des travaux portuaires maritimes et, dans la négative, quelles sont les raisons qui motiveraient le refus de tenir les promesses, voire les engagements, formulés à cet égard par le Gouvernement.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. M. Denvers me pardonnera la brièveté de ma réponse, car, en l'espèce, le Gouvernement tient ses promesses. Il vient de transmettre au Conseil d'Etat un projet de loi portant réforme des grands ports français et déposera ce projet sur le bureau de l'Assemblée nationale dès la réception de l'avis du Conseil d'Etat et l'approbation par le conseil des ministres.

Je peux préciser à M. Denvers que le Conseil d'Etat se saisira de ce projet le 7 juillet prochain.

Le Gouvernement mesure exactement l'importance fondamentale du rôle des grands ports dans l'économie ouverte qui caractérise les échanges internationaux. Il a mis au point longuement, en y apportant tous ses soins, les structures qui lui paraissent les mieux appropriées. Il a prévu aussi les efforts financiers nécessaires.

Le Gouvernement présentera donc son projet au début de la session prochaine et il espère que le Parlement voudra bien se prononcer le plus rapidement possible afin que ce régime entre en vigueur au début de 1965.

M. le président. La parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

J'ai cru devoir, il y a quelque mois, vous demander des précisions sur l'intention si souvent affirmée par le Gouvernement et en particulier par le ministre des travaux publics, d'apporter aux grands ports français les moyens susceptibles de les mettre en état de soutenir valablement la compétition internationale et surtout européenne. A maintes reprises, monsieur le ministre, et vous le savez pour y avoir consenti lorsque vous étiez rapporteur général de la commission des finances, j'ai posé devant cette Assemblée le problème de l'avenir de nos ports et de notre trafic maritime : effort de l'Etat insuffisant en ce qui concerne le financement des infrastructures, charges portuaires trop lourdes pour les armements, exploitation et droits d'usage de nos ports trop chers par rapport à ceux qui se pratiquent à l'étranger, à Anvers, Rotterdam et Gènes, notamment.

Tout cela a fait de notre part l'objet d'observations précises, de requêtes pressantes, comme de suggestions, de propositions et de solutions raisonnables et tangibles.

En réponse à nos appels, en écho aux inquiétudes manifestées dans tous les milieux économiques et sociaux intéressés, le Gouvernement est-il effectivement disposé à nous faire enfin des propositions et lesquelles ?

Il n'est bruit depuis quelques mois que de l'imminence du dépôt sur le bureau de l'Assemblée d'un texte, qui, dit-on, porterait réforme des régimes actuels de six grands ports français : Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille. Pour deux d'entre eux, le Havre et Bordeaux, c'est actuellement le régime de l'autonomie ; pour les quatre autres, c'est celui de la gestion par voie de concession à la chambre de commerce.

Le régime de la concession relève des dispositions du décret du 7 avril 1924 et je ne veux pas aujourd'hui vous dire comment et sous quelle forme il se caractérise.

Le régime de l'autonomie résulte du titre 1^{er} de la loi du 12 juin 1920 et du décret du 4 mai 1937.

Toutefois, ces deux régimes, différents sans doute sur le plan de l'administration et de la gestion, possèdent un trait commun, celui du poids que fait peser sur le budget de cet établissement maritime, concédé ou autonome, l'amortissement des emprunts contractés pour assurer le financement des dépenses d'investissement non couvertes par l'aide de l'Etat.

Tandis que le régime portuaire actuellement en vigueur dans les ports français appelle de la part des concessionnaires des efforts financiers considérables et beaucoup trop lourds. Les installations maritimes des pays du Marché commun reçoivent, elles, de leurs collectivités publiques respectives, des facilités de crédit et des soutiens financiers tels qu'elles constituent aujourd'hui, plus que jamais, des concurrents redoutables.

Or, pour y remédier et pour corriger un état de choses déploré par tout le monde, le Gouvernement semble maintenant disposé à proposer par voie législative et réglementaire des modifications au régime de l'autonomie et à l'étendre à six de nos ports au moins.

On affirme, par ailleurs, que l'administration des finances conditionnerait désormais l'aide financière de l'Etat en faveur de nos plus grands ports par la mise en place d'une réforme portant sur leur régime actuel d'administration et de gestion.

Il va de soi — et j'en conviens aisément — que toute politique portuaire réaliste doit avoir pour objectif l'intérêt national. Cet objectif impliquera des préalables, des obligations et des formes d'action dynamiques et efficaces. Je dis toutefois, monsieur le ministre, que la simple et seule substitution d'un régime à un autre, même de droit public, ne serait qu'un leurre si, simultanément, elle n'était pas assortie de moyens nouveaux, accrus du point de vue financier, propres à pousser aussi loin et aussi rapidement que possible les travaux d'équipement dont nos ports ont besoin, et à alléger très sérieusement les charges qui affectent la gestion et pèsent lourdement sur les usagers.

Le projet de loi dont vous venez d'annoncer le prochain dépôt répondra-t-il à l'un et à l'autre de ces impératifs ? Permettez-moi d'en formuler la nécessité.

D'autre part, la loi tiendra-t-elle compte d'une manière assez précise des points de vue en cause : de celui des chambres de commerce maritime, de celui de tous les personnels et de celui des collectivités publiques ? Il le faudrait, plutôt que de s'en remettre un peu trop facilement à des arrêtés et à des règlements d'administration publique, c'est-à-dire aux initiatives et aux décisions de la seule administration.

L'occasion nous sera sans doute donnée d'en débattre publiquement au sein de cette Assemblée, bien qu'il ne soit peut-être pas tout à fait inutile d'appeler d'ores et déjà sur ce point l'attention du ministre compétent.

En définitive, ce qui compte le plus à nos yeux, c'est que l'effort en faveur de nos ports soit très sensiblement renforcé, accentué. S'il doit être important en faveur de six, sept ou huit ports, il ne doit pas cependant être insignifiant pour toutes les autres installations portuaires considérées comme secondaires, mais dont l'existence et l'exploitation sont, à bien des égards, nécessaires à nos économies régionales.

Servir uniquement et totalement les uns au détriment de tous les autres n'est pas une solution que nous pourrions accepter car, indépendamment de l'aspect économique du problème, il nous faut également avoir le souci de son aspect social et humain.

Monsieur le ministre, dans le cadre de la réforme, et pour répondre à ces premières exigences, êtes-vous prêt à nous proposer, dès l'établissement du budget de 1965, les crédits nécessaires et appropriés ?

Convenez, en effet, que jusqu'à maintenant, les efforts du budget de l'Etat ont été bien inférieurs à ce qu'ils auraient dû être : 132 millions de francs d'autorisations de programmes au titre de l'exercice 1964 contre 136 millions en 1963. C'est la régression et ce n'est pas suffisant pour que notre pays puisse soutenir une politique portuaire attractive et compétitive.

En conclusion, monsieur le ministre, je vous demande de créer, au plus vite, les moyens juridiques, administratifs et financiers susceptibles de donner à nos vocations maritimes l'essor et le rayonnement dont l'économie française a besoin pour prospérer. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

CONSTRUCTION D'UN PONT A ARLES

M. le président. M. Privat rappelle à M. le ministre des travaux publics et des transports que, depuis de nombreuses années, l'insuffisance du pont routier, dit « Pont de Trinquetaille », à Arles, a été reconnue tant par les services techniques

qu'administratifs et ceci à tous les échelons, puisque la construction d'un deuxième pont sur le Rhône a été envisagée par ses services. Cependant, à l'heure actuelle, le début d'exécution de cet ouvrage n'est toujours pas fixé, alors que la circulation automobile, qui augmente très régulièrement chaque année, pose, pour le franchissement du Rhône à Arles et dans des conditions normales, des problèmes insolubles en raison de l'insuffisance évidente du seul pont existant. Celui-ci supporte, par exemple, et en plein cœur de la ville, une circulation égale à celle de la R.N. 7, dont l'insuffisance également reconnue va se trouver compensée par la création d'une autoroute. Il lui demande quelles dispositions les services compétents ont envisagé de prendre pour faire face, en ce qui concerne le franchissement du Rhône à Arles, à une circulation qui, aux périodes de pointe, dépasse 20.000 véhicules par jour.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le plan directeur d'équipement du réseau routier national, établi par l'administration des travaux publics, pour la période 1960-1975, et approuvé par le Gouvernement de l'époque, prévoit la construction d'une déviation de la route nationale n° 113, à Arles, comportant la création d'un nouveau pont franchissant le Rhône au sud d'Arles.

Mais l'ensemble de la construction, en raison de l'importance de l'ouvrage, n'a pu être inscrit au troisième programme — 1962-1965 — du fonds d'investissement routier.

Il n'est pas possible d'envisager l'ouverture de crédits spéciaux par anticipation sur le prochain programme de ce fonds, les dispositions légales auxquelles est assujéti le fonds écartant toute possibilité d'anticiper sur les programmes futurs d'aménagement du réseau routier, ainsi que tout recours à un mode de financement exceptionnel.

La construction du nouveau pont sur le Rhône à Arles ne pourra donc être envisagée que dans le cadre d'un prochain programme du fonds d'investissement routier.

Cependant, les études ont été faites de telle manière que la construction pourra commencer dès l'approbation de ce prochain programme. L'avant projet de construction du pont est en effet terminé.

Je suis en mesure, dès maintenant, d'apporter sur le futur ouvrage les précisions suivantes.

Le pont livrera passage à deux chaussées de 7 mètres de largeur, séparées par un terre-plein central de 3,50 mètres. Des trottoirs de service d'une largeur de 1,50 mètre chacun seront établis de chaque côté de l'ouvrage.

La circulation des piétons et des véhicules à deux roues sera complètement isolée de celle des voitures automobiles, puisqu'elle sera assurée au moyen d'un passage inférieur construit sous les chaussées principales.

Le nouvel ouvrage comportera cinq travées de 85 mètres de longueur chacune, non compris les viaducs sur les deux rives.

Il sera accordé, sur la rive droite, aux trois routes nationales n° 570, 572 et 113, sur la rive gauche, au boulevard Clemenceau, à Arles et, ultérieurement, à la déviation prévue par le sud de l'agglomération.

Le nouveau pont et ses accès coûteront un peu plus de 15 millions de francs.

M'étant personnellement rendu sur l'actuel pont de Trinquetaille, je suis convaincu, comme M. Privat, de la nécessité de construire le plus rapidement possible ce deuxième pont.

Cette construction — j'en fait la promesse à M. Privat — sera inscrite en tête du quatrième programme du fonds d'investissement routier.

M. le président. La parole est à M. Privat.

M. Charles Privat. Monsieur le ministre, si de célèbres poètes ont chanté le Rhône, c'est sans doute qu'ils le regardaient couler postés sur une rive et sans désir de le traverser.

Il est vraisemblable que, s'ils s'étaient trouvés au bas du pont de Trinquetaille, un dimanche d'août en fin d'après-midi, leur envolée poétique aurait eu quelque peine à surmonter le bruit, la fumée et l'innextricable embarras produit par les quelques kilomètres de voitures attendant de chaque côté le moment de traverser le fleuve.

En effet, vous n'êtes pas sans savoir que l'insuffisance de cet ouvrage, qui permet à la route nationale n° 113 de franchir le Rhône au cœur même de la ville d'Arles, a été reconnue depuis de nombreuses années, puisque votre administration, monsieur le ministre, a prévu la construction d'un deuxième pont au sud de la ville. Cette situation n'est pas nouvelle, puisque, dans une délibération du 30 septembre 1961, qui fut transmise par la voie

habituelle à vos services, le conseil municipal d'Arles avait exprimé ses craintes en soulignant que le transit par notre ville des véhicules empruntant l'itinéraire Marseille-Bordeaux deviendrait pratiquement impossible au cours des années à venir si un deuxième pont n'était pas rapidement mis en service.

Ce pronostic pessimiste, mais cependant réaliste, est en train de se confirmer sous nos yeux : aujourd'hui la traversée de la ville demande, pendant certaines journées de la période touristique qui s'étend d'avril à septembre, un temps parfois très long, mais dont la moyenne est comprise entre quarante-cinq minutes et une heure.

Pourquoi en est-il ainsi ? La réponse est simple. Le nombre des véhicules de toute sorte croît régulièrement, alors que les possibilités de transit offertes par le pont restent les mêmes. Ce point de franchissement du Rhône est emprunté par la presque totalité du trafic routier qui se fait entre l'Italie, la côte d'Azur et la Provence d'une part, et le Languedoc, le Sud-Ouest et l'Espagne d'autre part.

C'est également par ce point que des centaines de milliers de touristes de toute provenance qui visitent la Camargue et les Saintes-Maries-de-la-Mer accèdent à cette île, et pendant la période touristique, qui commence à Pâques pour s'achever en octobre, on peut assister à des embouteillages bloquant des files de véhicules sur une longueur de quatre à cinq kilomètres de part et d'autre du pont.

Enfin, la motorisation croissante des habitants des villes, l'expansion continue d'Arles de part et d'autre du Rhône qui coupe la ville en deux, obligent des dizaines de milliers d'Arlésiens à se rendre plusieurs fois par jour à leur travail ou à leurs affaires en empruntant cet unique moyen de franchissement du fleuve.

Comme il est certain que le nombre des véhicules automobiles augmentera, que le nombre de touristes qui voudront visiter cette région unique qu'est la Camargue ira lui aussi croissant, et comme, enfin, l'expansion démographique de la ville continuera, on est parfaitement fondé à craindre une paralysie totale de la circulation, paralysie due au goulot d'étranglement que constitue aujourd'hui le pont de Trinquetaille.

Lorsque cet ouvrage a été reconstruit après sa destruction par les bombardements de 1944, il lui a été donné une largeur de 6 mètres qui était suffisante pour absorber les quelque 2.000 à 3.000 véhicules qui constituaient la moyenne journalière. Mais aujourd'hui, cette moyenne journalière est passée à 13.500 véhicules avec des pointes de 20.000 véhicules par jour, c'est-à-dire autant que sur les 10 mètres 50 de largeur de la route nationale n° 7, jugée elle-même insuffisante puisqu'elle doit être doublée par une autoroute.

De plus — je le répète — le franchissement du Rhône a lieu en plein cœur de la ville et, pour accéder au pont, il faut utiliser des rampes inconfortables sur lesquelles débouchent de nombreuses voies urbaines.

Les services techniques des ponts et chaussées, qui procèdent au comptage des véhicules transitant sur ce pont, ont fait cette année une constatation qui pourrait sembler heureuse à une personne non avertie, mais qui est en fait un argument de plus pour la construction à bref délai d'un deuxième pont à Arles.

En effet, alors que l'augmentation générale de la circulation dans l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône et des départements voisins a été de 10 p. 100 environ en 1963, l'augmentation du nombre de véhicules ayant transité par le pont de Trinquetaille n'atteint pas ce pourcentage. La déduction qui s'impose et qui s'est déjà imposée à vos services, monsieur le ministre, c'est que nous sommes arrivés à un degré de saturation complet du pont de Trinquetaille. On a beau essayer de rendre plus fluide la circulation sur les différentes routes nationales qui convergent vers ce pont, on n'apportera aucune solution satisfaisante pour le franchissement du Rhône et la traversée de la ville d'Arles tant que subsistera cette unique voie de six mètres de large qu'est le pont de Trinquetaille.

La nécessité de la construction rapide d'un deuxième point de franchissement est évidente et son urgence indiscutable. Vous venez d'ailleurs de le reconnaître vous-même, monsieur le ministre.

Nous savons bien qu'à la suite de nombreuses interventions, en vertu d'une décision que vous avez prise au mois de mars 1962, une somme de 700.000 francs a été inscrite au troisième programme quadriennal du fonds spécial d'investissement routier pour l'étude d'un nouvel ouvrage et l'acquisition des terrains nécessaires.

Mais sur ces 700.000 francs, 30.000 ont été accordés en 1963 pour les levées de plan et les sondages et 50.000 le seront en 1964 pour l'étude du projet, c'est-à-dire que, pour les deux

années citées, 80.000 francs seulement auront été engagés sur les 700.000 promis. Cette lenteur ne laisse pas de nous étonner, car elle signifie pratiquement qu'au cours de la période d'application du troisième programme quadriennal, c'est-à-dire jusqu'à l'année 1966, seule sera assurée la mise au point du projet, sans que puisse être envisagé le début des travaux.

La durée prévisible de construction étant de deux ans environ, on peut craindre que le deuxième pont ne puisse être mis en service qu'au début de 1968, époque à laquelle des prévisions statistiques sérieuses font prévoir que le nombre des véhicules en circulation aura augmenté au moins de 45 p. 100.

Comment pourra-t-on alors traverser le Rhône à Arles ? Ce sera, me direz-vous sans doute, une simple question de patience et d'heures.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande à nouveau d'envisager, face à cette situation exceptionnelle, une solution exceptionnelle qui devrait consister en l'ouverture de crédits spéciaux permettant le démarrage des travaux de construction du nouveau pont sur le Rhône.

Il n'y a pas, à notre avis, d'autre moyen d'éviter les difficultés certaines qui ne manqueront pas de se produire si on laisse les choses en l'état jusqu'en 1968 et qui auront des répercussions fatales non seulement sur l'activité économique de notre ville et de sa région, notamment sur le plan touristique, mais aussi sur la liaison sud-ouest sud-est, c'est-à-dire entre l'Italie et l'Espagne. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

SITUATION DES CHANTIERS DE PORT-DE-BOUC

M. le président. M. Rieubon appelle l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur la situation extrêmement grave dans laquelle se trouvent les Chantiers et ateliers de Provence à Port-de-Bouc (Bouches-du-Rhône). Les chantiers ont actuellement sur cale un dernier navire, au quai d'armement un bananier en voie d'achèvement et le bateau pompe de la ville de Marseille. Hormis le *Fred-Scamaroni* dont la coque est construite à la Seyne, où il sera armé par les Chantiers et ateliers de Provence à partir de novembre prochain, il n'y a plus aucune commande. Les ouvriers de la coque n'auront plus de travail après le lancement du cargo de la Compagnie Delmas fin juin, début juillet. Cela veut dire que plus de 500 travailleurs seront au chômage après la fin des congés annuels du mois d'août. Les travaux d'armement de ce cargo seront terminés vers octobre-novembre 1964, ceux du *Fred-Scamaroni* à la fin d'avril 1965. Le personnel restant, soit environ 600 à 700 personnes, sera également mis au chômage à ce moment-là. Ainsi, d'une entreprise florissante occupant plus de 1.300 ouvriers, et dont l'activité constituait avec les activités parallèles 70 p. 100 de la vie économique d'une cité de 15.000 habitants, il ne restera plus rien. La reconversion qui, à ce jour, ne concerne même pas une centaine d'ouvriers s'étendra peut-être en fin d'année et au printemps prochain à peine à 150. Contrairement au rapport établi par la SODIC, il n'y a dans tout le secteur de l'étang de Berre, dans un rayon de 30 kilomètres considéré comme normal pour une migration quotidienne, aucune possibilité de réemploi pour les 1.200 personnes qui seront au chômage. Il lui demande quelles mesures il compte prendre, de toute urgence, pour prévenir un tel désastre économique et social. Il lui demande en particulier s'il entend orienter en priorité toute commande provenant des compagnies conventionnées : la Compagnie générale transatlantique, les Messageries maritimes, sur les Chantiers et ateliers de Provence.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. La situation actuelle du carnet de commandes des Chantiers et ateliers de Provence est, certes, préoccupante et des débauchages seraient prévisibles si des commandes de navires n'étaient pas prises dans les prochains jours.

A cet égard, des espoirs sérieux existent.

La Compagnie générale transatlantique a lancé un appel d'offres pour la construction d'un deuxième car-ferry pour la Corse, appel d'offres qui sera dépouillé le 15 juillet. Il n'est évidemment pas possible de savoir dès maintenant quel sera le chantier français qui emportera cette adjudication. On peut seulement remarquer que les Chantiers et ateliers de Provence qui ont obtenu, conjointement avec les Forges et chantiers de la Méditerranée, la construction du *Fred-Scamaroni* bénéficient dans ce domaine d'une grande expérience.

Dans l'hypothèse où les Chantiers et ateliers de Provence obtiendraient cette commande, les débauchages redoutés d'ouvriers chaudronniers et tôliers au retour de la période de vacances ne seraient pas à envisager à condition que les Chantiers

de Provence puissent très rapidement passer les commandes de tôles nécessaires.

A cet effet, de manière à éviter tout retard administratif, il sera donné à la Compagnie générale transatlantique, des instructions de nature à lui permettre de désigner avant le 1^{er} août le chantier constructeur du car-ferry.

D'autres commandes de navires pour compte d'armateur français et pour lesquelles les offres des Chantiers et ateliers de Provence sont fort bien placées, ont des chances de se concrétiser d'ici le mois d'août. Il s'agit notamment d'un navire minéralier dont les études de détail ont déjà été faites par le chantier, en sorte qu'aucun délai avant la construction n'est à envisager.

Il est, en définitive, incontestable que la situation du carnet de commandes des Chantiers et ateliers de Provence est inquiétante. Il n'en demeure pas moins vrai que cette situation a de fortes chances de se redresser d'ici le 1^{er} août. Ainsi le chantier sera en meilleure posture pour poursuivre et développer son programme de conversion, ce qui constitue la meilleure façon, dans l'état actuel et prévisible de la conjoncture maritime, de maintenir un niveau d'emploi satisfaisant dans la région de Port-de-Bouc.

Le ministre des travaux publics affirme simplement qu'il est très attentif à cette situation.

M. le président. La parole est à M. Rieubon.

M. René Rieubon. Monsieur le ministre, je vous remercie d'abord des bonnes paroles que vous venez de prononcer à l'égard de la population laborieuse, en particulier des travailleurs de Port-de-Bouc.

J'espère que les perspectives ainsi ouvertes seront concrétisées dans un avenir aussi proche que celui que vous avez bien voulu indiquer.

Pendant des décennies, les Chantiers de Provence ont constitué la seule industrie lourde dans ce qu'on appelle aujourd'hui le complexe de Berre et le futur complexe de Fos. Ils demeurent encore aujourd'hui la seule activité importante de la ville de 15.000 habitants dont ils couvrent l'économie à plus de 70 p. 100. En 1900, ils ont été à l'origine de la prospérité de cette bourgade qui ne comptait alors que quelques centaines d'habitants et de cette région de l'étang de Berre. Après la libération, les travailleurs des chantiers ont apporté tout leur savoir-faire pour aider le pays à reconstituer sa flotte marchande. Ils ont eux-mêmes, avec des moyens de fortune, reconstruit le paquebot *Ville-d'Alger* que de nombreux experts jugeaient irrécupérable, après qu'il eut été coulé en août 1944.

Dans le même temps ils ont reconstruit les chantiers détruits à plus de 80 p. 100. Depuis 1946, des dizaines de navires de 5.000 à 16.000 tonnes sont sortis de leurs mains et de celles des cadres, techniciens et ingénieurs de l'entreprise.

Ils ont assuré le renom d'une fabrication hautement appréciée par tous les armements pour ses qualités de solidité et de fini.

Cette bourdonnante et fructueuse activité a porté la capacité de production à un très haut degré et on pourrait craindre que les auteurs n'en soient remerciés autrement que par leur mise en chômage, réduisant ainsi à une situation extrêmement pénible les travailleurs eux-mêmes et l'ensemble de la population.

Des centaines de ces travailleurs ont, ces dernières années, fait construire leur maison, encouragés en cela par les pouvoirs publics et les lois intervenues à cet effet. Certains d'entre eux doivent consacrer 30 p. 100 à 35 p. 100 de leur salaire mensuel à l'amortissement des prêts à la construction.

Comment feront-ils, demain, pour honorer leurs engagements, s'ils n'ont pas de travail assuré ?

La municipalité qui a eu à faire face au doublement de la population entre les recensements de 1946 et de 1962, a dû procéder à des investissements considérables, en adduction d'eau, assainissement, logements, écoles, voirie, électrification, aménagements sportifs et culturels. Elle doit amortir les travaux qu'elle a entrepris, représentant des milliards d'anciens francs.

L'activité des Chantiers et ateliers de Provence procure 40 p. 100 de ses ressources au budget municipal et, jusqu'en 1962, assurait plus de 75 p. 100 du produit de la taxe locale.

Pourtant ce n'est pas là exactement l'avis de la Société pour la conversion et le développement industriel, la Sodic.

Certes M. le ministre des travaux publics vient de prononcer des paroles encourageantes, mais je crois que la Sodic n'a pas examiné le problème sous son véritable aspect, car cet organisme a établi un rapport dont les perspectives sont, à notre avis, un peu trop lénifiantes.

Il n'y a aucun problème — est-il indiqué dans ce rapport — pour le reclassement des ouvriers des Chantiers et ateliers de Provence.

Or, à la fin de juillet — comme on vient de le dire — le dernier cargo sur cale ayant été lancé, 400 ouvriers de la coque n'auront plus de travail. Que feront-ils alors au retour des congés ?

L'armement de ce cargo et du car-ferry *Fred-Scamarovi* sera assuré par les 600 ou 700 ouvriers restant employés par l'entreprise mais ceux-ci seront licenciés progressivement jusqu'à la fin du mois de mai suivant. A cette date tous les emplois seront supprimés, s'il n'y a pas de nouvelles commandes, et 240 ouvriers seulement pourront être reconvertis à une autre activité.

Nous ne sommes pas opposés à la reconversion, mais nous estimons qu'elle ne peut pas être envisagée sans le souci d'assurer la continuité de la construction navale.

Que deviendront et que feront alors les mille autres ouvriers qui auront quitté l'entreprise ? Dans l'agglomération même aucune possibilité de réemploi n'est offerte. Quelles sont celles qui existent dans le rayon de migration quotidienne de 30 à 40 kilomètres compris entre Marseille, Fos et Salon ?

On y manipule et on y traite, certes, des millions de tonnes de pétrole représentant des milliards de chiffres d'affaires.

Cependant, la modernisation des installations conduit les raffineurs à restreindre leurs effectifs et les employés qui partent à la retraite, par exemple, ne sont pas remplacés.

La quatrième raffinerie que réalise Esso-Standard à Fos-sur-Mer traitera dans dix-huit mois, avec un personnel de 250 employés, autant de produits que la B. P. à Lavera avec un millier d'employés actuellement.

Dans les emplois d'Esso, d'ailleurs, de nombreux postes sont déjà prévus pour du personnel venant d'autres usines de cette société.

Le son de cloche est le même pour la pétrochimie et les autres raffineries de l'Étang de Berre.

Voilà pour le pétrole !

A Marignane, vous le savez, monsieur le ministre, Sud-Aviation a réduit l'horaire hebdomadaire de travail d'une partie de son personnel. Le centre d'essai en vol d'Istres comprime les effectifs d'un personnel très spécialisé.

Dans l'industrie des fibro-ciments et les cimenteries de la région une dizaine d'emplois, tout au plus, sont possibles.

Les entreprises de réparations mécaniques et d'entretien de cette région peuvent peut-être fournir une trentaine d'emplois.

La construction du port pétrolier de Fos, pour spectaculaire et importante qu'elle doit être, ne concernera que les entreprises de travaux à la mer utilisant un gros matériel et très peu de personnel.

Quant au centre sidérurgique de Fos qui pourrait, seul, empêcher dans un très proche avenir l'étouffement économique de toute la région marseillaise — tout le monde en est bien convaincu aujourd'hui — nul ne sait encore quand la décision de sa réalisation sera prise par le Gouvernement.

Ce n'est pas non plus, dans l'immédiat, la zone industrielle de Vitrolles, à l'est de l'étang de Berre, qui peut régler le problème. Elle ne concerne pour l'instant que quelques petites entreprises qui sortent de l'agglomération marseillaise n'offrant la perspective d'aucune création d'emplois. A Marseille même, l'entreprise Labbé a fermé ses portes. Quarante-vingt-dix personnes ont été mises en chômage et une trentaine seulement ont trouvé du travail.

Il sera difficile de trouver quelques dizaines d'emplois alors que plus d'un millier risquent d'être supprimés dans cette région.

Il résulte donc de tout cela, monsieur le ministre, qu'il faut sans plus tarder, sauver les Chantiers et ateliers de Provence à Port-de-Bouc. Bien placés, avec un plan d'eau unique, un personnel hautement qualifié, situés dans le golfe de Fos, ils s'intègrent à un ensemble futur, port et complexe industriel, qui aura besoin d'un chantier qu'on ne peut pas laisser fermer par manque de perspectives d'avenir et de sens de l'opportunité économique et sociale. Indispensables aujourd'hui pour éviter la misère et le chômage aux trois quarts de la population de Port-de-Bouc, leur activité sera indiscutablement rentable dans le cadre du futur complexe industriel de Fos et de l'Europort du Sud que doit devenir le golfe de Fos.

Vous-même, monsieur le ministre, et le Gouvernement pouvez prendre immédiatement les mesures nécessaires : en incitant sérieusement, par exemple — comme vous venez de le dire, mais j'insiste sur ce point — la Compagnie du nickel à commander son bateau minéralier aux Chantiers et ateliers de Provence et non aux Japonais, car l'offre des Chantiers et ateliers de Provence est la plus basse. Mais nous savons fort bien que les Japonais peuvent consentir et consentent des prix encore plus bas. L'opinion ne comprendrait pas que, pour des raisons d'inté-

rêts et de profits, cette société, liée évidemment à la banque Rothschild, soit autorisée à réaliser une telle opération.

Il y a aussi le programme de la Compagnie générale transatlantique, dont vous avez parlé, portant sur un deuxième car-ferry pour la Corse et, dans l'avenir, sur douze cargos et deux bananiers pour les Messageries maritimes.

Il y a sans doute là une possibilité de sauver les Chantiers maritimes de la Méditerranée. Ces deux compagnies sont conventionnées et le Gouvernement peut intervenir afin de les inciter à passer rapidement des commandes.

En conclusion, vous savez déjà que, par des mouvements et arrêts de travail soutenus unanimement par la population, les ouvriers de Port-de-Bouc, qui ne sont pas des gréviculteurs, manifestent leur volonté de conserver leur outil de travail et de gagner le pain de leurs enfants. Ils sont décidés à se battre et nous les soutiendrons jusqu'au bout.

M. le Premier ministre a dit le 10 juin dernier à cette Assemblée, parlant des pays sous-développés : « L'histoire nous montre que les hommes ne tolèrent pas longtemps l'injustice et l'inégalité quand ils en prennent conscience. »

Pour une fois, les travailleurs de Port-de-Bouc et leurs représentants sont d'accord avec M. le Premier ministre. Ils sont conscients de leur bon droit et ne toléreront aucune injustice qui ferait d'eux des parias au sein d'une société dont on nous affirme qu'elle est chaque jour plus prospère et en pleine expansion.

A vous, monsieur le ministre, et au Gouvernement de jouer. Nous pensons que vous mettrez vos actes en accord avec vos paroles et nous vous en remercions à l'avance. (Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)

— 2 —

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle deux questions orales avec débat.

AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

M. le président. M. Tomasini expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que les encombrements qui ont marqué chaque fin de semaine du mois de mai ont suffisamment démontré l'inadaptation de notre réseau routier à la circulation automobile actuelle, particulièrement aux abords des grandes villes. Il lui demande s'il ne redoute pas que dans un proche avenir, compte tenu de l'accroissement constant du parc de véhicules et de la très faible progression de nos travaux autoroutiers, ces difficultés ne fassent qu'empirer, notamment pendant les périodes de vacances. Il lui demande également de faire connaître les raisons pour lesquelles on semble refuser de recourir en cette matière à une autre politique, simple et efficace, celle qui consisterait à décider l'élargissement à quatre voies d'un certain nombre de nos routes nationales. Cette solution, qui intéresserait une cinquantaine de départements, aurait le double avantage, tout en s'inscrivant dans le cadre d'une décentralisation actuellement recherchée, de réclamer des investissements relativement peu élevés et d'améliorer immédiatement la circulation, en attendant que le réseau de véritables autoroutes soit mis à la disposition des usagers.

La parole est à M. Tomasini. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. René Tomasini. Monsieur le ministre, chaque fin de semaine nous donne le pénible spectacle d'une autoroute du Sud encore inachevée et qui apparaît déjà comme inadaptée au trafic automobile de 1964.

Quant à l'autoroute de l'Ouest, conçue il y a trente ans et dont on pouvait supposer qu'elle aurait aujourd'hui atteint la mer, elle semble se trainer lentement aux environs de Mantes.

Les objectifs quadriennaux fixés par la commission du plan prévoient la construction de 3.000 kilomètres d'autoroutes, dont 1.000 kilomètres environ entre 1960 et 1970. Or en 1967, c'est-à-dire dans trois ans, la république fédérale d'Allemagne, qui bénéficie déjà de 3.000 kilomètres d'autoroutes, aura pratiquement doublé son réseau. La comparaison entre les réalisations autoroutières des deux pays voisins se passe tout naturellement de commentaires.

Le programme français, axé sur Paris et les grands centres industriels, paraît négliger les régions sous-développées et les

condamner à une dangereuse stagnation économique, situation aux conséquences incalculables sur le plan national et en nette opposition avec les plans de décentralisation.

En tout état de cause, au rythme actuel de sa progression, notre réseau routier sera incapable, avant longtemps, de répondre aux exigences de la circulation et de procurer à notre économie les voies de pénétration et de transport qui lui sont indispensables.

Vous avez déclaré, monsieur le ministre, le 13 mai dernier, qu'au rythme actuel seule la liaison Mer du Nord—Méditerranée pourrait être terminée en 1970 et que seules des difficultés financières retardent l'accélération du programme de construction d'autoroutes. Vous avez ajouté d'ailleurs que nous pouvions nous attendre, en 1970, à un trafic double de celui de 1964, trafic qui aura quadruplé, d'après vos estimations, en 1985.

Devant de telles perspectives, et sans vouloir épiloguer sur les multiples raisons qui nous ont amenés à cette carence de notre réseau routier, l'essentiel nous paraît être de trouver de toute urgence des remèdes qui puissent éviter l'asphyxie totale de la circulation automobile, les « embouteillages » monstres dont nous sommes les témoins à chaque week-end et les centaines de morts et de blessés qui jalonnent chaque année les routes françaises.

A notre avis, la solution est l'élargissement immédiat à quatre voies délimitées, avec terre-plein central dans les hauts de côte et aménagement des carrefours, des routes que l'on pourrait appeler les routes-express.

En 1960, il en existait environ 175 kilomètres, dont plus de 100 kilomètres se situent dans les départements de Seine-et-Oise, du Nord et du Pas-de-Calais.

Combien, à ce jour, a-t-on aménagé de nouveaux kilomètres depuis cette date ?

Nous serions heureux de vous entendre répondre à cette première question.

Or notre réseau routier comporte 2.400 kilomètres de chaussées d'une largeur de neuf à douze mètres. Le fait de porter à quatre voies, avec les aménagements dont je viens de parler, ces 2.400 kilomètres de routes qui se répartissent sur plus de cinquante départements serait un remède à effet immédiat car il ne pose aucun problème d'expropriation de terrain et n'entraîne pas de travaux très importants.

Il est bon de noter que la circulation a augmenté de 38 p. 100 entre 1960 et février 1964 et que des comptages effectués en 1960 nous ont informés que 1.188 kilomètres de routes nationales non aménagées, d'une largeur comprise entre quatre et douze mètres, supportaient à l'époque un trafic de 6.000 à 10.000 voitures par jour ; que ce même trafic, sur 128 kilomètres de chaussée de 7 à 12 mètres, était de 10.000 à 15.000 voitures par jour et de 15.000 à 20.000 voitures par jour sur 18 kilomètres de routes de même catégorie.

Or, de l'aveu même de la commission du plan, lorsque le trafic dépasse 3.000 véhicules par jour, on doit envisager soit l'autoroute, soit la route à quatre voies.

Puisqu'il est impossible, ce sont les techniciens eux-mêmes qui l'affirment, de mettre avant plusieurs années à la disposition des usagers les autoroutes indispensables, il faut de toute urgence porter à quatre voies les routes nationales à grande circulation qui, comme je l'ai dit, deviendraient des routes-express et suppléeraient, tout au moins pour le moment, d'une façon efficace le manque d'autoroutes. Leur aménagement, d'après les évaluations qui ont été faites, coûterait environ 500.000 francs au kilomètre, soit pour 2.400 kilomètres 1.200 millions environ, alors que, pour les mêmes crédits, on ne pourrait construire que 300 kilomètres d'autoroutes. Les travaux sont techniquement réalisables, paraît-il, dans un délai qui n'excéderait pas deux ans.

Sur le plan strictement financier une telle réalisation, par le nombre de vies humaines, de blessés et d'accidents matériels qu'elle éviterait, par les gains de temps et l'économie de carburant qu'elle autoriserait, serait, à notre avis, d'une haute rentabilité.

D'ailleurs, dans un récent article paru dans le numéro d'avril 1964 de *La Prévention routière*, le directeur des routes, M. Coquand, déclarait lui-même que « le coût d'un aménagement de carrefour était de 65.000 francs en 1963. Les crédits consacrés aux questions de sécurité cette année-là ont permis d'améliorer 250 carrefours, virages et dos d'âne dangereux. Ces aménagements ont porté sur des points noirs où on relève en moyenne 2,3 accidents corporels chaque année. L'expérience montre qu'on évite chaque année 1,7 accident corporel par aménagement. La valeur de l'accident corporel étant de 26.000 francs, l'avantage apporté aux usagers, la première année, est égal à 11.050.000 francs pour un investissement de 16.250.000 francs. Le taux de rentabilité correspond à 68 p. 100 ».

La question se pose de savoir quel serait le taux de rentabilité des aménagements que nous réclamons. A notre avis, il serait nettement supérieur à 68 p. 100.

Nous souhaitons très vivement, monsieur le ministre, que vous examiniez ce problème et que vous envisagiez de vous rallier à cette politique qui, à notre avis, est la seule capable d'apporter une solution efficace au problème posé. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T. et des républicains indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte par la question orale de M. Tomasini de faire le point sur cette importante question des routes à quatre voies dans les programmes d'investissement routier.

Je suis personnellement un partisan résolu des routes à quatre voies toutes les fois qu'elles constituent une solution correcte au problème de l'écoulement du trafic routier.

Pour qu'il en soit ainsi, il faut cependant que deux conditions se trouvent simultanément remplies. D'abord, il faut que la route à quatre voies puisse être créée sur plus de la moitié de sa longueur par l'élargissement d'une route existante. En deuxième lieu, il faut qu'elle constitue une solution sinon définitive du moins suffisante pour une assez longue durée.

La route à quatre voies apparaît comme une solution particulièrement séduisante quand elle peut être créée intégralement par élargissement d'une route ordinaire existante. Son coût n'est alors que de 20 p. 100 à 25 p. 100 de celui d'une autoroute, le kilomètre d'autoroute en rase campagne coûtant, je vous le rappelle, en moyenne 3,5 millions de francs. Ce chiffre est d'ailleurs nettement supérieur à celui que vous avez cité, monsieur Tomasini.

Cette possibilité n'existe, malheureusement, que sur des longueurs limitées. Quand on veut aménager de bout en bout un itinéraire, on ne peut conserver que partiellement l'ancienne route, tant à cause des déviations autour des agglomérations que de certaines sections défectueuses en rase campagne.

L'expérience montre que la conservation de 60 p. 100 du tracé ancien est un ordre de grandeur fréquent et que, dans ce cas, le coût de la route à quatre voies passe, dans son ensemble, à 40 p. 100 environ de celui d'une autoroute.

A l'extrême, si l'on est conduit à envisager un tracé entièrement neuf, le prix d'une route à quatre voies devient généralement assez proche de celui d'une autoroute, sans en présenter, bien entendu, les avantages fondamentaux.

Une première limitation apparaît donc au domaine des routes à quatre voies : il faut qu'elles puissent être construites, sur nettement plus de la moitié de leur tracé, par un élargissement sur place des routes existantes. Une route à quatre voies ainsi construite n'est d'ailleurs pas transformable en autoroute : elle assure la desserte des propriétés riveraines, elle comporte de nombreux carrefours dont la transformation serait très difficile, le profil en long n'y étant pas adapté, et ses caractéristiques géométriques — celles de la route préexistante — sont très inférieures à celles données aujourd'hui aux autoroutes.

La seconde limitation concerne le trafic : quand celui-ci atteint une moyenne annuelle de 12.000 à 15.000 véhicules par jour — en rase campagne — toutes les caractéristiques qui différencient techniquement une route à quatre voies d'une autoroute deviennent simultanément inacceptables. En effet, les croisements à niveau avec des routes importantes limitent le débit ; aux croisements de moindre importance, la traversée de la route à quatre voies devient pratiquement impossible en période de pointe ; les manœuvres des riverains entrant chez eux ou en sortant — tant à gauche qu'à droite — deviennent difficiles, dangereux et gênants, en particulier pour les manœuvres en U ; l'absence de terre-plein central favorise les collisions frontales ; les risques d'accidents aux carrefours subsistent ; les caractéristiques géométriques réduites limitent occasionnellement le débit et la sécurité. Enfin, la présence de piétons et de véhicules à deux roues est également une gêne et un danger.

Quand ce seuil de 12.000 à 15.000 véhicules par jour doit être dépassé dans un avenir relativement proche, il est donc nécessaire de construire une autoroute véritable.

Ainsi se trouve définie une deuxième limite au domaine des routes à quatre voies : elles ne constituent une bonne solution que si elles suffisent pour faire face au trafic définitivement ou tout au moins pour une longue durée.

C'est en s'inspirant de ces considérations que le choix est fait entre l'autoroute et la route à quatre voies. Lorsque ce choix m'y incite, je suis très favorable à la construction

de chaussées à quatre voies, solution qui a déjà été utilisée sur certaines sections de la nationale 7, des nationales 9, 13, 14, 20 et 75, et dont la réalisation est prévue sur d'autres sections de ces mêmes routes et sur d'autres routes, en particulier les nationales 12, 96, 203, 516, 572, etc. Mais l'ampleur des besoins et la limitation des crédits du fonds routier, obligent le plus souvent à passer par le stade intermédiaire de chaussées à trois voies.

Je dois dire que, de ce point de vue, je suis obligé de bousculer un peu mes services techniques. Je le fais, mais je reconnais qu'il m'est arrivé parfois, bien que pensant *a priori*, que sur tel ou tel itinéraire, quatre voies s'imposaient, qu'il était, en réalité, imprudent, compte tenu du développement du trafic, de lancer des constructions qui seraient vite périmées.

Le choix est souvent difficile pour le ministre, entre la route à quatre voies et l'autoroute.

En tout cas, il n'est pas possible, en l'état d'avancement de la construction de notre réseau d'autoroutes, de remplacer, dans le programme actuel, des autoroutes par des routes à quatre voies. Les liaisons dont on réalise actuellement la construction sont si importantes que, compte tenu du rapide accroissement de la circulation routière et de l'induction de trafic qui se produit inévitablement sur les itinéraires largement aménagés, le seuil de saturation d'une route à quatre voies y sera très vite atteint.

Par contre, certaines grandes liaisons qu'il est envisagé d'aménager dans les programmes ultérieurs pourront, sans doute être réalisés par des routes à quatre voies. J'insiste sur un point essentiel : l'aménagement du territoire exige la création dans l'Ouest, le Centre et le Sud-Ouest de la France, de grandes voies routières susceptibles d'entraîner comme on dit, grâce à la qualité des liaisons qu'elles permettent, l'industrialisation des régions dont l'activité doit être stimulée. Je suis convaincu que la route à quatre voies sera la solution de ce grand problème.

Je viens de préciser nettement, me semble-t-il, le rôle exact des routes à quatre voies, leurs possibilités et leurs limites. Mais je ne suis pas certain d'avoir complètement répondu à la question de M. Tomasini.

En envisageant une solution économique de grandes liaisons routières, M. Tomasini fait écho à des préoccupations plus générales, qu'il a d'ailleurs évoquées dans une autre question orale sur l'avenir de nos routes.

Sous ses trois aspects fondamentaux — amélioration du réseau routier, construction d'autoroutes, entretien du réseau — la situation se présente comme suit.

L'amélioration du réseau routier porte essentiellement sur les routes inscrites au programme approuvé en 1960 par le Gouvernement : 17.000 kilomètres de routes nationales. Elle est financée sur la tranche nationale du fonds d'investissement routier.

La progression des crédits a été la suivante : en 1960, il y a eu 165.490.000 francs d'autorisations de programme et 137.500.000 francs de crédits de paiement ; en 1961, respectivement, 266 millions et 179 millions ; en 1962, 276.915.000 francs et 222.715.000 francs ; en 1963, 290 millions et 188.400.000 francs ; en 1964, 384 millions d'autorisations de programme et 244.400.000 francs de crédits de paiement.

Les crédits ouverts en 1962, 1963 et 1964 correspondent aux prévisions du IV^e plan et représentent une augmentation très importante des dotations affectées au réseau national. Il suffit, pour s'en convaincre, de considérer les deux chiffres extrêmes d'autorisations de programme : 165 millions en 1960 et 384 millions en 1964.

Mais l'augmentation rapide de la circulation routière, dont M. Tomasini a fait état — 12 p. 100 par an — et le développement de la circulation des véhicules lourds rendent nécessaire une révision de la politique qui préside à la fixation de ces crédits. Les études préliminaires au V^e plan conduisent, en effet, à multiplier par quatre les prévisions de circulation entre 1960 et 1985.

Le V^e plan devra donc marquer, par rapport au quatrième, une augmentation considérable des crédits nécessaires à l'amélioration du réseau routier. Le V^e plan et les plans futurs devront tenir compte tout particulièrement des perspectives de l'évolution démographique certaine qui engendrera, au voisinage et à l'intérieur des grandes centres urbains, une circulation intense nécessitant des travaux très importants d'infrastructure routière. Les études en cours, menées en commun par les services des ministères des travaux publics, de l'intérieur et de la construction, font apparaître déjà clairement l'importance des besoins.

Quant à la construction du réseau autoroutier, elle a pu être accélérée grâce au recours à l'emprunt, qui assure près de la moitié de son financement. C'est ainsi que 107 kilomètres d'autoroutes ont été mis en service en 1963. Pour 1964 et 1965, les chiffres respectifs de 140 et de 175 kilomètres prévus au programme initial, seront exactement atteints.

La progression des crédits affectés aux autoroutes a été la suivante : en 1960, 2 millions d'autorisations de programme ; en 1961, année de démarrage, 663 millions ; en 1962, 498 millions ; en 1963, 500 millions ; en 1964, 622 millions. Sans vouloir anticiper, je puis dire que le chiffre de 1965 sera nettement supérieur.

Le Gouvernement, je le répète, estime souhaitable d'accentuer cette progression et de porter la cadence de construction des autoroutes de liaison, dès que la situation financière le permettra, à 250 ou 300 kilomètres par an.

La construction des autoroutes de dégagement des grands centres est plus urgente encore. Elle devra — tout au moins c'est mon avis — faire l'objet de véritables priorités.

Un mot encore sur l'entretien des routes, qui a motivé d'autres questions non inscrites à cet ordre du jour.

L'entretien des routes est aussi, et plus gravement peut-être que le reste, un sujet de préoccupation pour le ministre des travaux publics.

Cette situation ne date pas d'hier. Elle résulte de l'insuffisance, depuis vingt ans, des crédits affectés à l'entretien des routes nationales.

Depuis la dernière guerre, on vivait sur l'idée que le réseau routier national français était l'un des plus beaux du monde, et on s'est contenté de procéder aux réparations les plus urgentes avec des moyens limités.

Depuis 1959, ces moyens ont été accrus. De façon précise, les dotations budgétaires accordées pour l'entretien des routes nationales ont progressé de 200 millions en 1959 à 292 millions en 1963 et 353 millions cette année.

Malheureusement le retard antérieur avait mis le réseau dans un état tel qu'il n'a pu supporter les effets catastrophiques de la rigueur exceptionnelle de l'hiver 1962-1963. Un effort spécial de 200 millions a bien été consenti pour la réparation des dégâts les plus graves, mais le réseau tout entier a beaucoup souffert.

Devant cet état de choses, il a fallu choisir cette année : ou bien poursuivre les errements anciens, qui consistaient à faire face aux réparations les plus urgentes en courant le risque de voir l'ensemble du réseau se dégrader, faute notamment d'étanchéité, ou bien différer ces réparations et s'attacher à sauver le réseau. L'expérience de l'hiver 1963 ayant confirmé la nécessité du renouvellement des couches de surface pour la sauvegarde des chaussées, j'ai choisi la deuxième solution, qui a le mérite de constituer une véritable politique devant permettre de retrouver, d'ici à quelques années, un réseau routier national en bon état.

M. Roger Roucaute. Monsieur le ministre, quel est le montant de la taxe perçue sur l'essence et quelle en est la part qui est détournée du fonds d'investissement routier ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Vous poserez cette question à M. le ministre des finances au cours d'un prochain débat.

M. le président. Monsieur Roucaute, je vous prie de ne pas interrompre M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Telles sont les précisions que je voulais donner à M. Tomasini.

Pour résumer cette intervention, que j'ai voulue assez détaillée, je suis convaincu, comme lui, que, compte tenu d'autres priorités nationales, et en raison précisément de la limitation des crédits mis à ma disposition, ces crédits doivent être utilisés le plus économiquement et le plus intelligemment possible.

La solution des quatre voies est souvent tentante, mais risque parfois de se révéler rapidement inutile. L'option est toujours difficile, je le répète, mais il ne faut pas pour autant avoir la hantise de l'autoroute. Je suis très heureux de ce débat, qui m'a permis de vous livrer ma pensée.

Permettez-moi de dire encore que je n'aime guère les comparaisons avec l'Italie et l'Allemagne en matière d'autoroutes. Le problème n'est pas le même chez nos voisins et chez nous.

L'Allemagne, on le sait, possédait un réseau routier ordinaire très faible. C'est sous le régime hitlérien que de grands travaux routiers ont été réalisés, à des fins non pas économiques, mais militaires. Je vous invite, si vous allez en Allemagne, à sortir des autoroutes ; vous constaterez alors la faiblesse du réseau national ordinaire.

L'Italie, quant à elle, n'avait pas de grand réseau routier. Quand elle s'est décidée à construire des routes, elle a évidemment choisi les techniques les plus récentes et les plus modernes. Bien sûr, l'Italie construit des autoroutes, mais elle n'a pas à charge le réseau routier de 80.000 kilomètres que nous possédons et qu'il nous faut bien entretenir.

Nous devons donc avoir le courage de proclamer que les problèmes ne sont pas les mêmes chez nous et à l'étranger, et nous devons envisager notre problème de construction d'auto-routes ou de routes à quatre voies comme un problème spécifiquement français.

En conclusion, je souhaite simplement qu'il soit admis, dans les priorités nationales, qu'à un moment donné — à mon sens probablement au cours de la préparation du V^e plan — le taux de progression de la construction de routes ne pourra pas être le même que le taux moyen de l'expansion. Nous devons indiscutablement faire un saut, pour un nombre d'années limité, quatre ou cinq par exemple. Les crédits relatifs aux routes devront alors être substantiellement et brutalement augmentés pendant ce laps de temps assez court. C'est ce dont il faut convaincre à la fois le commissariat du plan et le ministère des finances. Bien entendu, c'est la tâche du ministre des travaux publics, prenant ses responsabilités, de convaincre d'abord le Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. J'informe l'Assemblée que quatre orateurs se sont fait inscrire dans le débat, MM. Neuwirth, Regaudie, Bayou et Ruais.

Conformément à l'article 135 du règlement, qui charge le président de séance d'organiser le débat au vu de la liste des orateurs inscrits, je demande à ces orateurs de limiter leurs interventions au temps de parole qu'il leur est indiqué.

La parole est à M. Neuwirth, premier orateur inscrit. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

M. Lucien Neuwirth. Il est facile de prétendre que l'on peut faire dire aux chiffres ce que l'on veut. Mais il est difficile d'affirmer que notre circulation routière peut s'améliorer quant on sait que le parc automobile français, qui était au 31 décembre 1960 de 7 millions de véhicules à quatre roues et de 6 millions de véhicules à deux roues, comptait, à la fin de 1963, 9.300.000 véhicules à quatre roues et 7 millions de véhicules à deux roues sans que, dans le même temps, l'infrastructure routière ait suivi — combien s'en faut! — la même progression.

Vous avez parlé de crédits, monsieur le ministre. Il est de coutume, dans cette maison, d'appeler « enveloppe » le montant des crédits budgétaires accordés à chaque département ministériel. En ce qui concerne le vôtre, dont les besoins sont considérables — vous les avez définis parfaitement — il serait plus conforme à la vérité de parler simplement de carte-lettre! (Sourires.)

Nous vous avons écouté avec beaucoup d'attention. Pour nous, la question qui se pose est moins celle du choix entre les routes à quatre voies et les autoroutes que celle de la suppression des routes à trois voies. Nous avons la hantise non pas des autoroutes, mais des routes à trois voies.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Très bien!

M. Lucien Neuwirth. Ce problème vaut la peine d'être examiné du point de vue de la capacité, de la sécurité et du coût.

Sur le premier point, l'ouvrage qui fait encore autorité en la matière, *Capacité des routes*, édité par la division de la circulation *High ways research board*, donnait les indications suivantes: la capacité horaire pratique d'une route à deux voies est de 900 véhicules; elle est de 1.500 pour une route à trois voies et de 4.000 pour une route à quatre voies.

Or, au point de saturation où nous en sommes, par force, on considère que les limites pratiques des capacités sont aujourd'hui de 4.800 véhicules pour les routes à deux voies, de 7.800 pour celles à trois voies et de 12.000 pour celles à quatre voies.

En fait, une route à trois voies conserve son efficacité jusqu'à un certain volume de circulation; alors, la voie centrale est normalement utilisée dans un sens ou dans l'autre par les véhicules qui peuvent dépasser.

Mais, au-delà de ce volume, le nombre des voitures qui veulent dépasser est tel, dans un sens ou dans l'autre, que la voie centrale reste paradoxalement vide ou devient extrêmement dangereuse.

Nous abordons là le problème de la sécurité. Les accidents sur les routes à trois voies sont, le plus souvent, des collisions frontales particulièrement meurtrières. Aux Etats-Unis, on estime que la route à trois voies provoque 1,3 fois plus d'accidents que la route à deux voies.

Dans mon département, la gendarmerie a établi qu'entre Saint-Etienne et la Gouillonnière, c'est-à-dire sur dix kilomètres de route à trois voies, on relève 13,33 p. 100 des morts de l'ensemble des victimes de la circulation dans le département.

Certes, on peut soutenir que la route à trois voies sera moins dangereuse si on limite la vitesse et si l'on interdit le dépassement alternativement dans un sens et dans l'autre; mais il faut avouer qu'il s'agit là d'une sécurité artificielle, obtenue par des moyens périmeés et provoquant fatalement la paralysie de la circulation routière.

En s'en tenant tout simplement à l'expérience et à la raison, on doit convenir que la route à trois voies est incontestablement la plus dangereuse.

En ce qui concerne le coût de l'aménagement des quatre voies, votre administration, monsieur le ministre, dans une réponse qu'elle a bien voulu me faire récemment, déclarait que le kilomètre de route à quatre voies coûtait de cinq à six fois plus cher que le kilomètre de route à trois voies. C'est sans doute vrai pour le kilomètre d'autoroute — j'ai enregistré avec intérêt que vous rectifiez vous-même ces chiffres — mais c'est nettement exagéré lorsqu'il s'agit de porter une route existante de trois voies à quatre voies, ce qui n'est, en fin de compte, qu'un simple élargissement sans carrefours à plusieurs niveaux, sans herme centrale ni accotement obligatoire.

La route à quatre voies doit être essentiellement une double route aux sens de circulation séparés, soit par un terre-plein plus ou moins large, soit, plus simplement, par une glissière de sécurité, les intersections étant à niveau et protégées par des « stop » impératifs.

Certes, les défenseurs de la route à trois voies reconnaissent qu'elle est souvent périmée ou qu'elle le sera dans très peu de temps, mais ils estiment qu'elle constitue encore un compromis acceptable entre les éléments opposés que représentent sa capacité, son insécurité et son prix de revient.

Cette conception, peut-être valable en 1954, ne l'est plus maintenant. La modernisation du réseau doit résolument s'orienter désormais vers la route à quatre voies.

Vous m'objecterez, monsieur le ministre — vous l'avez d'ailleurs fait par avance — que vous vous heurtez à des difficultés de financement.

Or j'affirme que, de la même façon qu'il n'existe plus aujourd'hui de problèmes que la technique ne saurait résoudre, la situation de l'épargne française permet de réaliser les emprunts nécessaires pour engager dès maintenant les travaux de transformation des routes de deux ou trois voies en routes à quatre voies. Vous pourrez alors utiliser vos crédits budgétaires à la réparation et à l'entretien — bien nécessaires, vous venez de le souligner — d'ouvrages qui se dégradent très rapidement.

Dans une économie moderne, tout se tient. C'est pourquoi je redoute — et nombreux sont ceux qui le redoutent avec moi — que l'artérite dont souffre notre circulation n'entraîne la récession dans notre industrie automobile, qui tient une place éminente dans l'économie française.

Je comprends parfaitement que mes collègues de la région parisienne soient les plus immédiatement intéressés à ces problèmes, car le spectacle dominical des retours vers Paris relève à la fois du théâtre de Kafka et de la procession fourmillière!

Pendant toutes les grandes cités provinciales, malgré les efforts des collectivités locales pour en aménager les abords — je pense spécialement à Lyon et à Saint-Etienne — deviennent à leur tour des nasses ou s'enchevêtrent des courants de circulation dont le débit a été contraint sur les fils funambulesques que sont devenues nos routes d'aujourd'hui. Cette situation ne saurait prêter à sourire.

Que diriez-vous, monsieur le ministre, à un enfant qui aurait dépensé toutes ses économies, en obérant même sa tirelire pour de nombreux mois, afin d'acheter un train électrique sans acquiescer les rails? Vous lui expliqueriez que c'est irrationnel, qu'il dépense beaucoup d'argent pour rien, et je suis sûr que, pour illustrer votre leçon magistrale, vous lui demanderiez ce qu'il penserait d'un Etat qui laisserait vendre des voitures mais ne construirait pas assez de routes pour qu'elles y roulent!

Je remercie M. Tomasini d'avoir pris l'initiative de ce débat et j'apprécie les réponses précises que vous nous avez apportées, monsieur le ministre. Peut-être nous sera-t-il permis de savoir si votre administration — je sais que vous êtes vous-même d'accord sur ce point — va consentir à abandonner définitivement et rejeter comme un mauvais rêve le principe des routes à trois voies.

Enfin je voudrais également savoir si vous êtes acquis à la nécessité d'émettre tous les emprunts nécessaires à la réalisation des travaux que vous venez de définir.

Je ne saurais mieux conclure qu'en citant M. Paul Delouvrier: « Si la France, si Paris, veut épouser son siècle, il est grand temps que les urbanistes épousent l'automobile et que la réglementation et la finance le leur permettent ».

C'est ce que nous sommes venus vous demander, monsieur le ministre, au moment où va être établi le cinquième plan au sujet duquel vous avez déployé beaucoup d'éloquence tout à l'heure.

Permettez-moi de vous dire que si vous avez l'intention de défendre votre point de vue auprès du Gouvernement, vous pouvez être assuré que l'Assemblée est animée de la même intention de défendre et de faire triompher ses idées sur les points précis que je viens d'avoir l'honneur d'exposer devant vous. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Regaudie.

M. René Regaudie. Mesdames, messieurs, les progrès rapides qui s'accomplissent dans tous les domaines imposent aux responsables de la vie publique, dans tous les pays, une politique des transports sans cesse adaptée aux exigences techniques et aux besoins des usagers.

Il ne saurait être question de réserver notre attention, même momentanément, à un seul des moyens de transports. La prospérité de l'aviation ne nuit pas au rail; celui-ci ne saurait suppléer que partiellement la voie d'eau; mais chacun de ces moyens de transport exige toujours la route, qui ne peut les remplacer. En fait, c'est une politique d'ensemble qui doit être mûrement réfléchie et conduite avec précision.

En France, si nos chemins de fer peuvent être cités souvent en exemple, si nous disposons de quelques très beaux aéroports, bien des insuffisances sont à déplorer. Nos voies navigables sont parfois vétustes et notre réseau routier, dont nos anciens étaient à juste titre très fiers, est en passe de devenir l'un des plus mauvais d'Europe. Sa densité, jadis incomparable, ne saurait remplacer aujourd'hui la qualité. Les véhicules modernes ne peuvent se satisfaire de chemins dont le tracé fut conçu pour la traction animale et dont l'adaptation a été réalisée aux moindres frais.

Non seulement nous disposons de très peu de voies modernes, mais nous constatons que le Gouvernement se désintéresse trop de la route.

Les usagers en ont assez de payer pour avoir une infrastructure aussi défectueuse. Tout le monde est d'accord pour déplorer un état de choses que d'aucuns qualifient d'inquiétant ou de dangereux, et les membres de la majorité eux-mêmes viennent se joindre à nous pour exprimer ici leur inquiétude.

L'absence de parcs de stationnement dans les villes y rend la circulation problématique. Notre manque d'autoroutes de liaison et de déchargement nous ridiculise quand on le compare aux autres pays. La ville d'Helsinki, qui compte environ 500.000 habitants, dispose d'ores et déjà de trente kilomètres d'autoroutes de déchargement. Que possèdent Paris et les autres grandes villes de France ?

Chaque jour, les journaux nous annoncent un nombre impressionnant de morts et de blessés victimes de la circulation. Sans méconnaître la part de l'imprudence, il nous faut noter l'insuffisance de la police et la défaillance du pouvoir, qui ne craint pas de la multiplier ailleurs.

L'état de notre réseau routier est tel que M. Ravel, commissaire général au tourisme, a pu déclarer le 20 mai à Evian, au cours du congrès national du tourisme: « Nous avons moins de 300 kilomètres d'autoroutes en France, il y en a 3.080 en Allemagne; vous n'imposerez pas à un Belge de prendre nos mauvaises routes françaises pour y payer l'essence plus cher ».

M. Henri Duvillard. Et combien y en avait-il en 1958 ?

M. René Regaudie. Voici le problème bien situé, avec l'une de ses conséquences économiques immédiates.

Or il y a douze ans, était votée par le Parlement la loi créant le fonds spécial d'investissement routier, lequel, alimenté par les taxes intérieures sur les carburants, devait permettre l'aménagement et la modernisation de notre réseau routier. Depuis douze ans, l'Etat a perçu plus de 50 milliards de francs de taxes sur l'essence et le gas-oil. Si l'esprit et les termes de la loi avaient été respectés, le fonds routier aurait dû recevoir 22 p. 100 de cette somme, soit plus de 11 milliards. Or il avait reçu au 31 décembre 1963 quatre milliards et demi, soit une distorsion de six milliards et demi, lesquels auraient permis depuis douze ans, s'ils avaient été affectés au fonds routier comme le voulait la loi, de construire mille kilomètres d'autoroutes de plus et de moderniser en même temps 10.000 kilomètres de routes nationales à grande circulation.

Devant une telle situation, nous examinerons successivement les différents problèmes que pose l'état de notre réseau routier face à une circulation automobile en perpétuelle augmentation.

Le premier, capital à notre avis, est celui des autoroutes et de la modernisation des 15.000 kilomètres de voies à grande circulation.

Le deuxième, qui découle d'ailleurs du premier, est celui des accidents et la suppression des « points noirs ».

Le réseau routier français, qui est un des plus denses au point de vue quantitatif, se compose de 80.600 kilomètres de routes nationales, 277.800 kilomètres de chemins départementaux, 420.000 kilomètres de chemins vicinaux, soit au total, près de 780.000 kilomètres, auxquels il faut ajouter 43.000 kilomètres de voies urbaines et 215.000 kilomètres de chemins ruraux.

Plus de quinze millions de véhicules à moteur, à deux ou à quatre roues, circulent sur ces routes. Comment y circulent-ils ? Mal et dangereusement.

En 1962, l'automobiliste français a parcouru en moyenne 8.000 kilomètres, pendant que l'Allemand en effectuait 17.000, le Hollandais 22.000, l'Italien et l'Anglais 11.000.

Depuis douze ans, plus de 100.000 personnes ont trouvé la mort sur les routes, ce qui représente la population d'une ville comme Angers. Plus de 2.500.000 personnes ont été blessées, ce qui correspond à la population des villes de Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille et Nice réunies.

On nous promet depuis des années un réseau d'autoroutes. Le Gouvernement a prévu le lancement de 175 kilomètres d'autoroutes par an, chiffre qui sera porté plus tard à 250 ou 300 kilomètres.

Précisons tout d'abord, pour ne pas laisser prise à la moindre équivoque, que le fait de lancer une autoroute ne signifie pas qu'elle sera mise à la disposition du public, car entre la date de lancement et la date d'ouverture de cette autoroute à la circulation, il se passera environ 7 à 8 ans.

Ainsi, nous ne roulerons pas sur l'autoroute de Paris-Marseille en 1967-1968, mais bien plutôt en 1970-1972; pas plus que nous n'irons à Lille par l'autoroute du Nord en 1965 mais bien plutôt en 1968-1969.

Alors qu'en trois ans nous avons péniblement construit 60 kilomètres d'autoroute sur Paris-Marseille, les Allemands livraient à la circulation 820 kilomètres de l'autoroute Hambourg-Bâle et les Italiens 500 kilomètres de l'autoroute du soleil.

Cependant, nos ingénieurs des ponts et chaussées, dont la valeur professionnelle et le dévouement ne sauraient être mis en cause, sont parmi les meilleurs du monde. Devant certains échecs, on est cependant en droit de se demander si ce remarquable corps n'a pas exagérément sacrifié à la technique et à l'administration pure les impératifs de gestion et d'orientation économiques qui ont constitué, de tout temps, une large part de ses responsabilités traditionnelles.

Les entreprises françaises de travaux publics disposent d'un nombreux matériel perfectionné à grand rendement. La question du personnel technique qualifié ne constitue aucun obstacle sérieux à la réalisation de 400 à 500 kilomètres d'autoroutes par an.

La cause principale de notre retard dans le domaine autoroutier, c'est la méconnaissance du problème, de la part des pouvoirs publics, et par là même le manque de crédits, le manque de bureaux d'études, le manque de vision réaliste de l'avenir, en un mot, le manque de prospective.

Aussi, tandis que la circulation en France était multipliée par 5, les crédits d'entretien, évalués en valeur constante, étaient diminués de plus d'un quart.

C'est grâce à l'effort des départements et des communes que notre pays peut encore figurer, mais à quel rang ! dans un tableau comparatif des dépenses faites par les pays européens en faveur de la route, eu égard aux recettes qu'elle procure.

Lorsque l'Etat a reçu 8.050 millions de francs de taxes spécifiques provenant de l'automobile, il a dépensé 1.442 millions sur les routes dont 510 millions en dépenses administratives de fonctionnement.

Et pourtant, avec des moyens primitifs, sans matériel perfectionné, sans téléphone, sans électricité, des entreprises privées ont, en 29 ans, de 1847 à 1876, sans aucune aide de l'Etat, construit 20.000 kilomètres de voies ferrées. Avec tout notre outillage perfectionné et puissant, au siècle des fusées et des satellites, l'Etat, lui, en 28 ans, de 1935 à 1963, a construit 200 kilomètres d'autoroutes...

Encore un exemple. Pendant une période de quatre ans, de 1847 à 1851, il a été construit 1.750 kilomètres de voies ferrées. De 1958 à 1962, on a ouvert à la circulation 150 kilomètres nouveaux d'autoroutes.

L'Etat nous doit, car il a reçu les sommes destinées à leur construction, 500 kilomètres d'autoroutes par an. Nous avons

le droit, car nous l'avons payé, de rouler normalement, sans risquer la mort ou la déchéance physique, sur un réseau routier moderne.

Mais puisqu'il faut maintenant, de toute urgence, trouver un remède à une situation catastrophique, il existe une solution rapide, parce que là aucune excuse technique n'est plus valable, c'est la modernisation immédiate, pour parer au plus pressé, des 15.000 kilomètres de routes nationales à grande circulation.

Sur 80.600 kilomètres de routes nationales, plus de la moitié sont d'une largeur insuffisante, et trop souvent encore nous roulons sur la criminelle route à trois voies, qui est à l'origine d'un très grand nombre d'accidents graves.

Or, si la construction d'une autoroute pose effectivement un certain nombre de problèmes, tels que les expropriations, les opérations immobilières, les études, les ouvrages d'art, opérations qui nécessitent, avant même que soit entreprise la mise en chantier de l'autoroute, deux à trois ans de travaux préparatoires, au contraire, la modernisation de 15.000 kilomètres de routes nationales peut s'effectuer immédiatement.

Il s'agit, en effet, uniquement, de procéder à des améliorations telles que l'élargissement de la route, les déviations d'agglomérations, etc., qui ne réclament pas de longues études ni de formalités préalables.

D'autre part, la dispersion, dans toute la France, de ces travaux, permettrait de donner satisfaction, dans un laps de temps relativement court, à un grand nombre d'usagers et créerait dans certaines régions particulièrement défavorisées des chantiers permettant d'utiliser une main-d'œuvre actuellement sous-employée.

Enfin, il faut nous pencher sur le tragique problème des accidents de la route.

Comme nous l'avons déjà vu, ce sont 100.000 morts et 2.500.000 blessés qui forment le triste bilan depuis 1952 d'une circulation routière de millions de véhicules à laquelle notre réseau est complètement inadapté.

M. Poniatowski, collaborateur de M. Giscard d'Estaing et directeur des assurances, déclarait récemment : « La route française tue deux fois plus que la route anglaise et trois fois plus que la route américaine ».

Or les accidents graves ont lieu, en très grande majorité, aux « points noirs » et sur les routes à trois voies.

Le ministère des travaux publics et des transports a étudié, avec le maximum d'exactitude, les accidents de la circulation. L'analyse de ces travaux permet de déterminer quelle dépense est acceptable de la part de la collectivité pour éviter un accident. Les résultats sont les suivants : pour éviter un accident corporel moyen, dans une agglomération, la dépense acceptable est de 13.500 francs ; en rase campagne, de 24.200 francs. Ces chiffres doivent être pris comme un minimum absolu.

Si l'on investit 15 millions de francs annuellement pour des aménagements de sécurité, ils sont amortis en moins de deux ans. Ces chiffres se passent de commentaires !

De 1955 à 1962, l'aménagement des points noirs a coûté 100 millions de francs qui ont permis l'économie annuelle de 233 tués et de 3.358 blessés. Comment ne pas considérer comme criminel le fait de n'accorder que des crédits nettement insuffisants à de telles opérations. N'est-ce pas condamner ouvertement des milliers de gens à mort, quitte à indemniser par la suite leurs ayants droit ?

Avec 250 millions de francs, on supprimerait la totalité des points noirs encore existants. Une telle opération réduirait d'au moins un tiers le nombre des accidents. On peut logiquement admettre que 70 p. 100 des accidents se produisent actuellement sur les 15.000 kilomètres de routes nationales non aménagées. Depuis 1952, sur ces 15.000 kilomètres, 65.000 personnes ont trouvé la mort et 1.650.000 ont été blessées plus ou moins gravement.

Ainsi, s'ils avaient été réalisés, les aménagements de sécurité auraient, pendant cette période, permis d'épargner 20.000 vies humaines et 550.000 blessés.

Deux économistes ont calculé que la perte éprouvée par la nation se chiffrait environ à 150.000 francs pour un mort, 35.000 francs pour un blessé et 2.500 francs pour un accident matériel. Le capital épargné à la richesse vive du pays aurait donc été d'environ 25 milliards de francs.

Ajoutons que les opérations d'élargissement à quatre voies des routes à grande circulation, qui sont trop souvent à deux et à trois voies, coûteraient environ 500.000 francs par kilomètre, soit, pour 15.000 kilomètres, 7.500 millions de francs environ. Le calcul est facile : 250 millions pour la suppression des points noirs plus 7.500 millions. En dépensant au total 7.750 millions de francs, en dix ans, on économiserait 25 milliards de francs.

Nous croyons qu'il n'est pas insensé d'exiger des pouvoirs publics, en même temps que l'accélération des travaux d'autoroute, la mise en chantier immédiate des opérations de modernisation des 15.000 kilomètres de routes nationales et la suppression des trop nombreux points noirs qui jalonnent encore nos routes.

D'ores et déjà, il existe sur notre territoire 2.500 kilomètres de routes nationales d'une largeur comprise entre 9 et 12 mètres. Le fait de porter à quatre voies ces 2.500 kilomètres de route ne soulèverait aucune difficulté technique importante. C'est uniquement une question de crédits. Il faudrait disposer d'un milliard 200 millions environ s'échelonnant sur deux ans.

En quelques années, pourrait être réalisée ensuite la totalité de la modernisation des 12.500 kilomètres restant, et ce programme, dont le coût total serait, comme nous l'avons dit tout à l'heure, de 7.750 millions environ, économiserait, comme nous l'avons prouvé, près de 25 milliards.

Quel financier refuserait un tel investissement, tant sur le plan de l'intérêt national que de l'économie ?

Enfin, n'oublions pas le tourisme et retenons l'avertissement de notre commissaire général. En 1970, l'Allemagne fédérale aura 5.000 kilomètres d'autoroutes, l'Italie 5.000 également, la Grande-Bretagne et la Belgique, plus de 1.000 kilomètres. La France en prévoit 960 kilomètres.

En tout état de cause, il faut craindre que même si ces 960 kilomètres étaient atteints les touristes n'évitent le « désert français » pour circuler, en toute sécurité, sur les réseaux de nos voisins européens.

Nous en sommes là, parce que, alors que pour un véhicule automobile l'Allemagne investit 850 francs, l'Autriche 600 francs, le Danemark 650, l'Italie 500, la Hollande 850, la Suisse 1.200, la France, elle, investit 350 francs. C'est donc, uniquement un problème de crédits.

L'expérience a suffisamment démontré que les routes modernisées et adaptées au trafic avaient parfaitement résisté à la fois aux conditions atmosphériques exceptionnelles et à l'augmentation de la circulation ; il semble donc urgent que soient prises les mesures permettant un entretien normal.

Le relèvement substantiel des crédits d'entretien se justifie par l'augmentation de la circulation — environ 15 p. 100 par an — l'accroissement des dépenses d'entretien — 40 p. 100 environ en 10 ans — l'augmentation continue des dépenses de déneigement, les dégâts causés par les conditions atmosphériques exceptionnelles, enfin et surtout par le retard de l'entretien différé au cours des dernières années, retard impossible à rattraper avec les crédits actuels.

En résumé, on peut estimer les besoins d'entretien de nos routes nationales à environ 500 millions de francs par an. C'est une minimum absolu. Un tel chiffre tient compte des progrès récents de la technique.

Il faudrait d'ailleurs y ajouter une certaine somme pour faire face à de menus travaux d'aménagement indispensables.

Voici d'ailleurs à titre indicatif et en francs ce qu'ont dépensé en 1963 pour l'entretien par kilomètre de route nationale les pays suivants : l'Italie, 5.000 francs, l'Autriche, 4.000 francs, la Suisse, 5.500 francs, les Pays-Bas, 11.000 francs ; l'Allemagne de l'Ouest, 5.500 francs, le Luxembourg, 6.500 francs, la Grande-Bretagne, 8.000 francs et la France, 3.750 francs environ.

Ainsi, c'est au moment où la situation de notre réseau routier atteint un point de gravité exceptionnelle que nous avons appris que le ministère des travaux publics, ne disposant pas pour l'année en cours de crédits suffisants, se trouve dans l'obligation de renoncer à un entretien normal du réseau pour n'effectuer que quelques travaux provisoires destinés à éviter la dégradation totale de ce même réseau.

Il semble bien que ce soit là de fausses économies car les conséquences de tous ordres que provoque un défaut d'entretien de nos routes nationales — sinistres matériels, morts, blessés et dégradation du réseau — représentent certainement une perte plus élevée pour l'économie du pays que la dépense de quelques dizaines de millions de francs supplémentaires pour entretenir et conserver un réseau routier qui réponde aux exigences de la circulation non seulement en 1964, mais au cours des années à venir.

On ne saurait méconnaître plus longtemps l'intérêt économique du pays et les besoins de l'individu à qui l'automobile apporte l'indépendance et d'incontestables bienfaits. On est bien contraint d'admettre que l'expansion du trafic routier est inéluctable. Les relations internationales et le Marché commun, en multipliant les échanges, imposent l'harmonisation des conditions économiques et l'égalisation des parcs automobiles.

On a peine à croire qu'au pays de Descartes des instructions ministérielles récentes puissent prescrire l'abandon de

la remise en état de certains tronçons de routes pour maintenir un aspect plus convenable à l'ensemble.

Il nous paraît impossible qu'une directive ministérielle ait pu ordonner la suspension de toutes les opérations de sécurité, le seul souci étant de maintenir la possibilité de circuler.

Monsieur le ministre, nous avons trop de considération pour votre personne pour supposer que de telles mesures ne vous aient pas été imposées. Nous vous disons franchement qu'elles sont très graves, qu'elles sont dangereuses. Vous ne pouvez vous associer à une politique qui serait criminelle à de nombreux points de vue.

Et puisque ce sont nos maîtres à finances qui veulent régler votre domaine, faites-leur observer qu'un pays ne peut être grand exporteur de véhicules automobiles que s'il en est d'abord le banc d'essai et de démonstration. Or les chiffres des exportations de voitures du mois de mai 1964 se sont élevés à 50.125 unités contre 66.098 en mai 1963. Ne serait-ce pas un avertissement ?

Il faut que le Gouvernement accepte de voir la vérité. Vous ne pouvez pas, monsieur le ministre, être le responsable du ralentissement de l'expansion routière et du développement économique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Bayou.

M. Raoul Bayou. Mesdames, messieurs, la question orale avec débat qui est posée aujourd'hui soulève le grave problème du réseau routier national, devenu, tout le monde l'a souligné ici, désuet, insuffisant et très dangereux.

L'accroissement constant du parc de véhicules, l'absence d'autoroutes, la pauvreté des crédits budgétaires affectés à l'entretien et à l'amélioration des voies existantes sont autant de facteurs de la régression fâcheuse mais continue de la voirie nationale qui devrait, au contraire, bénéficier de la sollicitude et de l'action soutenue d'un gouvernement conscient de ses devoirs et de ses responsabilités.

Ses devoirs ? Rendre la route facile et agréable, éviter l'hécatombe journalière et doter notre pays d'un outil de travail moderne.

Ses possibilités ? Les crédits énormes du fonds routier, alimenté par de lourdes taxes sur l'essence qu'on souhaiterait ne plus voir détournées de leur but précis.

Il est grand temps que cessent cette anémie pernicieuse de nos routes, ces encombrements monstrueux, cette terrible série d'accidents qui fauchent tant de vies et qui sont dus, pour une très large part, non à des fautes de conduite, mais au mauvais état des chaussées et à leur regrettable manque d'adaptation aux besoins de l'heure.

Loin de ma pensée de critiquer le service des ponts et chaussées, ni vous-même, monsieur le ministre. Je dirai même que si la situation n'est pas aussi désespérée qu'elle pourrait l'être on le doit au dévouement et à l'ingéniosité de ces travailleurs de l'Etat qui, du haut en bas de l'échelle, font leur devoir en dépit des difficultés de tous ordres.

Je voudrais, pour illustrer mon propos et pour ne parler que de ce que je connais bien, jeter un cri d'alarme sur la situation critique de nos routes nationales dans l'ouest de l'Hérault que j'ai l'honneur de représenter ici.

Au moment où les collectivités locales, les syndicats d'initiative, les chambres de commerce, les particuliers eux-mêmes font un effort important pour attirer et retenir les étrangers et les vacanciers sur la « nouvelle Floride » ou la « Côte radieuse »...

M. André Tourné. La Côte radieuse !

M. Raoul Bayou. ... et son arrière-pays, les routes nationales qui les sillonnent ne sont plus valables, loin de là.

La route nationale n° 113, sur l'itinéraire Bordeaux—Espagne—Marseille, voyait passer, en 1960, 6.577 véhicules par jour. Ce chiffre, bien plus élevé aujourd'hui, a certainement doublé. Les accidents sont légion. Des travaux indispensables avaient été prévus au troisième plan quadriennal de 1962 à 1965.

Premièrement, de Béziers à la limite de l'Aude, un montant de travaux évalué à 130.000 francs avait été promis. Voici le tableau des affectations : en 1963, crédits demandés : 516.000 francs, crédits obtenus : 211.000 francs ; en 1964, crédits demandés : 529.000 francs, crédits obtenus, notez-le bien, néant.

Deuxièmement, pour l'élargissement de la route à l'entrée de Béziers, le tableau des affectations se présente ainsi : en 1963, crédits demandés : 20.000 francs, crédits obtenus : 20.000 francs ; en 1964, crédits demandés : 700.000 francs ; crédits obtenus : 55.000 francs.

Comme on le voit, les dotations — si l'on peut dire — pour l'année en cours sont dérisoires et même catastrophiques.

Les voix les plus autorisées vous réclament, monsieur le ministre, des améliorations indiscutables, telles que l'élargissement des chaussées, l'agrandissement sérieux du Pont-Neuf de Béziers, la réfection de la traversée de cette ville, littéralement bloquée à certaines époques, celle aussi des cités voisines. Nous voudrions être certains que ces appels seront enfin entendus. Ce que nous demandons est légitime, vous le savez bien.

La situation de la route nationale 112 est encore plus mauvaise et, pourtant, elle constitue la liaison directe entre Béziers et Toulouse et les centres touristiques de Saint-Chinian, Saint-Pons et la Salvetat.

De plus, elle supporte sur toute sa longueur, dans l'Hérault, un trafic important de camions assurant le transport des produits laitiers et des peaux de moutons de Marseille et de Sète aux usines de Mazamet ainsi que celui des carburants des raffineries de Frontignan.

Son état est très précaire. Elle a craqué en de nombreux endroits et les intempéries de l'hiver 1962-1963 ont accéléré le processus de dégradation. Faute de crédits, les déformations ne sont pas corrigées, les trous sont comblés avec de la terre, les travaux commencés sont stoppés.

Malgré les vœux du conseil général de l'Hérault, les interventions des préfets de l'Hérault et du Tarn, les appels des élus, l'Etat s'est à peu près désintéressé de cette route. Aucun crédit n'est prévu pour 1964.

Prolongement normal de la route nationale 112, la route nationale 607, qui se fraye un passage pittoresque mais difficile vers le Saumail et la Salvetat, devait aussi recevoir des dotations substantielles en raison de son étroitesse et de son profil déficieux.

Toutes ces améliorations ont été réclamées, étudiées, chiffrées. Nous voudrions les voir retenues, financées et réalisées dans des délais plus rapides. Le caractère d'extrême urgence de la plupart de ces améliorations est évident. Il est tout de même paradoxal que le réseau départemental soit en meilleur état que le réseau national. Cela tient au fait que le département, lui, fait son devoir.

Je ne parlerai que pour mémoire des autoroutes du littoral et de celle qui doit rejoindre Toulouse par les collines et les plateaux, en évitant les sinuosités des vallées et les pentes des montagnes. Quand seront-elles construites ? Au train où nous allons, ce n'est pas pour demain !

Monsieur le ministre, vous avez rappelé que la France avait autrefois le plus beau réseau routier du monde. Il est malheureusement certain que, pour ne pas avoir voulu épouser son temps, ce réseau tend à concurrencer, pour les dernières places, ceux des pays européens considérés autrefois comme arriérés. Quand on revient d'un voyage à l'étranger, on éprouve toujours beaucoup d'amertume à se rendre compte de cette triste vérité.

Et tous les jours la route continue de tuer parce qu'elle n'est plus adaptée aux besoins de l'heure. J'estime de mon devoir de vous le rappeler solennellement en vous demandant de porter remède à ce lamentable état de fait.

Monsieur le ministre, réclamez hardiment les crédits indispensables à votre mission, exigez les fonds que le contribuable a mis à votre disposition pour les routes, affirmez bien haut que cet argent sera employé à bon escient et non pas détourné de son but ou gaspillé. Nous vous soutiendrons dans cet effort salutaire.

Sinon, le pouvoir actuel assumerait en ce domaine bien précis une éfarfante responsabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Ruais.

M. Pierre Ruais. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je n'aurai ni pessimisme démesuré, ni optimisme déplacé. Je plaçerai le problème où il doit l'être, c'est-à-dire dans un compromis entre l'optimum de la technique et les exigences budgétaires.

Les encombrements spectaculaires qui ont caractérisé la circulation automobile au cours du mois de mai dernier, à l'occasion des vacances exceptionnellement prolongées de chaque fin de semaine, ont renforcé dans l'opinion publique le sentiment que notre infrastructure routière se révélait inapte à écouler le flot toujours croissant des véhicules.

En fait, il s'agit moins d'incriminer les pouvoirs publics que de constater la distorsion grandissante entre le rythme d'exécution des travaux et celui de la progression du nombre des véhicules circulant sur certains itinéraires.

Les difficultés, sensibles en pleine campagne, ne font évidemment que s'aggraver aux abords des grandes agglomérations auxquelles les axes de pénétration et de dispersion interne manquent le plus souvent.

Les causes d'une telle situation ne sont ignorées de personne. C'est d'abord le retard énorme que nous avons pris depuis la Libération dans le domaine des investissements routiers, retard que nous avons tant de peine à combler aujourd'hui.

La création du fonds routier, alimenté par un prélèvement sur la fiscalité spécifique frappant la circulation, avait permis quelques espoirs. Malheureusement, les nécessités budgétaires ont contraint presque tous les gouvernements à distraire de telles ressources de leur destination première.

Pendant le même temps, le parc automobile français connaît un développement considérable. De 2 millions de véhicules en 1946, il est passé à 4.450.000 en 1955 et à 9.300.000 en 1963. Au cours des huit dernières années, notre parc a donc plus que doublé.

Cet agrandissement du parc automobile n'est pas particulier à la France. De 1955 à 1963, celui de l'Allemagne de l'Ouest s'est accru de 236 p. 100, celui de l'Italie de 243 p. 100, celui du Bénélux de 129 p. 100 ; en moyenne, pour les pays du Marché commun, de 164 p. 100. La France ne fait que suivre un mouvement qui exprime le haut niveau de vie social des pays occidentaux.

La question n'est plus de savoir si nous avons commis, après la dernière guerre, l'erreur de laisser l'industrie automobile prendre une trop grande expansion par rapport à d'autres secteurs économiques, tels que le logement, l'enseignement ou la recherche scientifique.

Fallait-il, comme certains l'ont suggéré, surtaxer encore plus l'automobile pour en freiner le développement ? On ne saurait préconiser, de nos jours, des solutions d'un tel multihumanisme, à contre-courant de l'évolution économique et sociale.

Face aux difficultés, les Français ont opté pour un compromis consistant à posséder une voiture et à ne s'en servir que très peu et tous ensemble. Ils ne parcourent, en moyenne, que 9.300 kilomètres par an, c'est-à-dire moitié moins que les Allemands et les Néerlandais.

Le résultat n'en est pas moins catastrophique : lenteur de la circulation, embouteillages, gaspillage du carburant, accidents nombreux qu'un service d'ordre imposant s'efforce de limiter.

Si une telle croissance du parc automobile doit se poursuivre dans les années à venir, on imagine sans peine quels spectacles nous réservent les départs et les rentrées dominicaux.

Les prévisions en cette matière présentent quelques points de divergence. Il n'est pas douteux que les pronostics des experts ont été dépassés. Le triplement prévu de la circulation entre 1955 et 1975 est devenu un quadruplement.

Certains pensent qu'au rythme de 12 p. 100 par an que l'on observe depuis 1960, la circulation par rapport à cette date aura également quadruplé en 1985.

D'autres, moins optimistes, estiment que l'industrie automobile, tout au moins de la voiture particulière, va connaître une période de récession ou, toutes proportions gardées, de moindre développement, tenant au niveau des salaires, au prix de l'essence et à l'état de l'infrastructure.

Quoi qu'il en soit, à elle seule, la situation présente nécessite un effort important.

La réalisation du programme d'autoroutes n'en est qu'à sa période de démarrage, avec toutes les lenteurs que cela comporte dans les études, les actes d'expropriation, les acquisitions de terrains, les tracés.

Il n'en demeure pas moins que l'année 1964 ne verra en service que 350 kilomètres d'autoroutes. A la cadence de 175 kilomètres par an, cela ne représentera que 1.500 kilomètres en 1970 : essentiellement la liaison Dunkerque—Lille—Paris—Marseille—Menton, axe indispensable mais très insuffisant, qui ne contribuera que faiblement à l'aménagement du territoire.

Ainsi, pendant de trop longues années, le trafic constamment intensifié restera supporté par le réseau des routes nationales, sans doute très denses, mais de faible largeur et souvent dangereuses.

Une évaluation faite en 1960 montrait que plus de la moitié de ces routes étaient déjà trop étroites pour le trafic qu'elles écoulaient. Cette proportion n'a sans doute fait qu'augmenter. On estime que le seuil à partir duquel une route devient saturée, donc dangereuse, est de 4.800 véhicules par jour pour une route à deux voies, 7.800 pour une route à trois voies, 12.000 pour une route à quatre voies. Au-delà, l'autoroute devient indispensable et assure, à trafic égal, une sécurité trois fois supérieure.

Même si la fluidité du trafic était à peu près assurée en campagne, le problème des engorgements aux abords des grandes

agglomérations ne serait pas pour autant résolu. La rénovation urbaine à laquelle nous contraind la poussée démographique actuelle, tout en accroissant les difficultés fournira peut-être l'occasion de mieux les résoudre.

Dans les circonstances présentes quels sont donc les moyens auxquels on peut recourir ? L'amélioration de l'infrastructure routière exige d'abord une augmentation des crédits. Le Gouvernement a procédé depuis peu à un renversement de la tendance en affectant au financement des travaux des sommes de plus en plus importantes : relèvement du pourcentage des taxes bénéficiant au fonds spécial, dotation budgétaire et, récemment, recours à l'emprunt par l'intermédiaire de la caisse nationale des autoroutes.

Si le budget de 1965 doit être un « budget serré », un plus large appel à l'emprunt se révélera nécessaire. Les automobilistes, conscients des difficultés actuelles dont il faut sortir, refuseraient-ils ce nouvel effort s'ils en apercevaient rapidement les résultats bénéfiques ?

En ce qui les concerne, les entreprises de notre industrie routière seraient en mesure d'utiliser une masse de crédits nettement plus élevée. Elles possèdent le matériel mécanique voulu pour faire beaucoup plus qu'elles ne font.

Une accélération de la réalisation du programme d'autoroutes paraît donc possible si l'on veut bien réexaminer la question du financement.

Mais ce raccourcissement des délais d'exécution du programme autoroutier a toutefois ses limites ; c'est pourquoi la suggestion de notre collègue M. Tomasini mérite qu'on y prête attention.

Comme lui j'estime qu'il doit être possible d'améliorer le rendement de certaines routes nationales dont la largeur varie de neuf à douze mètres en les rendant propres à une circulation à quatre voies.

Il suffirait le plus souvent de procéder à des aménagements relativement peu coûteux à partir de la chaussée existante, sans transformations profondes de celle-ci, par exemple, en utilisant les bas-côtés, en délimitant à l'aide de bandes jaunes continues les deux courants du trafic, en renforçant la sécurité dans le haut des côtes par des terre-pleins centraux et aux carrefours et points dangereux par une signalisation appropriée.

De tels investissements ne nécessitant ni ouvrages d'art importants ni longs délais d'exécution paraissent parfaitement réalisables, techniquement et financièrement. Cependant, cette adaptation réclame quelques précautions, notamment dans le choix des itinéraires susceptibles d'être aménagés.

Il serait en effet peu raisonnable d'entreprendre des travaux de cette nature sur une liaison déjà excessivement chargée qui, par suite du trafic induit que ne manquera pas de créer la route à quatre voies, verrait son trafic total atteindre très rapidement le niveau de douze mille véhicules-jour à partir duquel s'impose la construction d'une véritable autoroute.

Il ne saurait être question non plus de doubler par de tels aménagements les autoroutes actuellement prévues, à moins que leur réalisation n'ait été envisagée par le plan que pour une date fort éloignée.

Ces opérations d'élargissement des routes nationales prendraient toute leur valeur sur les grandes relations transversales dont l'absence se fait sentir. Elles constitueraient pour notre politique de décentralisation un facteur d'entraînement non négligeable, apportant à certains départements insuffisamment développés les moyens d'une expansion économique recherchée.

La proposition de M. Tomasini, sous les réserves que j'ai exprimées, peut donc constituer une solution d'attente à nos problèmes de circulation. Elle doit permettre, sans engager des crédits importants et dans des délais suffisamment brefs, un rendement accru de nos routes nationales jusqu'au moment où nous pourrions disposer d'un réseau d'autoroutes valable. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. A ce point du débat, tout a été dit et je n'ai pas l'intention de répondre d'une façon générale. Je tiens simplement à rectifier un certain nombre d'erreurs qui se sont glissées, avec bonne foi, je n'en doute pas, en particulier dans l'intervention de M. Regaudie.

M. Regaudie a déclaré — contrairement à ce que vient de rappeler à l'instant M. Pierre Ruais — que nous aurions 900 kilomètres d'autoroutes en 1970. Je tiens à lui dire que ce chiffre est faux et qu'à la cadence actuelle, nous aurons en 1970 de 1.450 à 1.500 kilomètres d'autoroutes. Je tiens beaucoup à ce que la rectification soit faite sur ce point.

M. Regaudie a, d'autre part, fait allusion à une circulaire qui aurait prévu la suppression des opérations de sécurité. C'est une affirmation très grave, que je n'ai pas le droit de laisser passer car vous mettez véritablement en cause, monsieur Regaudie, la compétence de l'administration et je pense que vous ne pouvez pas taxer de légèreté le ministre des travaux publics.

M. René Regaudie. Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit.

M. le ministre des travaux publics et des transports. La circulaire en question fait simplement allusion au fait que j'autorise les ingénieurs en chef à préférer, pour la conservation générale du réseau, l'amélioration de l'étanchéité à la réparation de certaines sections défectueuses. Cela n'a rien à voir, permettez-moi de vous le dire, avec la suppression des opérations de sécurité et je m'inscris en faux contre votre affirmation qui pourrait être très mal interprétée par l'opinion. Bien au contraire, l'administration des ponts et chaussées est toujours très soucieuse de la sécurité. Vous le savez d'ailleurs très bien.

Maintenant permettez-moi, monsieur Regaudie, de faire à mon tour un peu de politique. Vous en avez fait à certains moments, et d'ailleurs méchamment. Je serai moins méchant que vous. Je vous rappelle simplement que le fonds national d'investissement routier a été créé en 1952. Or, savez-vous combien de kilomètres d'autoroutes ont été construits entre 1952 et 1958 ? Soixante ! Eh bien, nous, au cours des années 1963, 1964 et 1965, nous serons tout de même parvenus à en construire quatre cent vingt. La proportion n'est pas la même ! (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

Je vous ai déjà dit, au cours de ma première intervention, que la comparaison avec l'Allemagne et l'Italie est généralement fautive, et que c'est une erreur de vouloir s'y accrocher. Même en matière d'accidents — et cela je tiens à le dire — à circulation égale, l'Allemagne connaît actuellement une fois et demie plus d'accidents que la France, et l'Italie, à parc automobile égal, deux fois plus d'accidents. Il ne faut d'ailleurs pas imputer les accidents uniquement au réseau routier. Les statistiques sont là pour prouver que 85 p. 100 de ceux-ci sont dus à des fautes individuelles. C'est très regrettable, c'est très difficile à faire comprendre, mais c'est la vérité.

Cela dit, mesdames, messieurs, je suis aussi conscient que vous de notre insuffisance en matière d'autoroutes et de routes à quatre voies. Si dans les priorités nationales, la route a sa part, je pense quant à moi que cette part n'est pas suffisante. Je vous ai dit tout à l'heure, avant de descendre de la tribune, que je souhaitais qu'à un moment donné, si possible à l'occasion du V^e Plan, un saut soit fait qui attribue à la route un coefficient supérieur au coefficient moyen de progression de l'économie nationale. Je m'y emploie actuellement et je puis dire que je trouve des appuis notamment dans les conceptions que le commissaire général du plan peut avoir de ce problème. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. Le débat est clos.

RECHERCHE ANTICANCÉREUSE

M. le président. M. Tourné expose à M. le ministre d'Etat chargé de la recherche scientifique et des questions atomiques et spatiales que la recherche contre le cancer est loin d'avoir, dans notre pays, une place en rapport avec les ravages causés chaque jour par ce terrible mal. Malgré les efforts de quelques savants isolés et d'équipes de chercheurs, la lutte scientifique anticancéreuse sur le plan officiel est loin d'avoir la place qui devrait être la sienne. Il lui demande : 1^o quelle est sa doctrine en matière de recherche scientifique anticancéreuse ; 2^o quelles mesures il a prises, ou compte prendre, sur le plan des rémunérations, des promotions et des encouragements divers, pour gagner le maximum de chercheurs à la cause nationale de la lutte scientifique contre le cancer ; 3^o quels sont les crédits consacrés à l'équipement des laboratoires de recherches anticancéreuses ; 4^o quelles décisions il a prises, en ce qui concerne la fabrication d'appareils électroniques et à caractère radioactif, en vue d'équiper judicieusement les laboratoires de recherche et les centres anticancéreux existant en France.

La parole est à M. Tourné.

M. André Tourné. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, l'homme ne redoute pas la mort ; il sait qu'elle représente sa fin naturelle sur terre. Cela est vrai pour celui qui est convaincu qu'il n'existe rien au-delà, comme pour celui qui croit à un autre monde.

Mais l'homme redoute la maladie. En général, il n'accepte pas la douleur physique, avec raison d'ailleurs. Aussi est-il sen-

sible à la maladie car elle réveille en lui toutes les faiblesses dont il est porteur en tant qu'être isolé. Seul, face à la maladie, l'homme prend conscience de sa fragilité.

Etre supérieur, l'homme sait que certaines maladies passent et guérissent. Le retour à la santé le rend plus vigoureux, plus optimiste, voire plus heureux.

Donc, l'homme redoute certaines maladies. Souvent même il les appréhende avec exagération. Avant la souffrance fatale, c'est alors l'angoisse, le cauchemar, voire le désespoir. Le pire est de se sentir pris par un mal que le vocabulaire des oraisons funèbres ou des avis de décès appelle « mal implacable ».

Parmi les maux réputés implacables figure en bonne place le cancer. Le cancer tue chaque année 100.000 Français des deux sexes et de tout âge. Le mal atteint toutes les couches sociales.

Il fut un temps où le cancer semblait s'attaquer surtout aux vieux et aux vieilles. A présent, et il y a là un motif de craintes nouvelles, le cancer descend l'échelle des âges. Ce n'est plus un mal de la vieillesse, il s'attaque désormais à des adolescents, même à des enfants.

Ce qui donne à ce mal un caractère de gravité exceptionnelle, c'est qu'il n'existe pas un cancer, mais de multiples formes de cancer et chacun d'eux a des origines particulières. Chacun d'eux se développe d'une façon différente. On connaît surtout chez l'être humain le cancer du tube digestif — 38,6 p. 100 — le cancer des voies respiratoires — 12,6 p. 100 — le cancer de la peau — 13 p. 100 — le cancer de la bouche — 5 p. 100 — le cancer des organes génitaux et urinaires — 7,2 p. 100 — les leucémies — 2,2 p. 100.

Les autres cancers non identifiés représentent 21,4 p. 100 des cas.

Chez la femme, les cancers des organes génitaux et urinaires représentent 12 p. 100 des cas, ceux du sein 16 p. 100. La femme n'est atteinte du cancer de la bouche que dans la proportion de 1,9 p. 100 et du cancer des voies respiratoires à concurrence de 2,1 p. 100. Cela semble prouver que l'abus du tabac chez l'homme est un élément cancérigène non négligeable.

Dans le monde entier, on enregistre au moins deux millions de morts du cancer par an. Les cas décelés chaque année, à travers la planète, s'élèvent à 5 millions. Les statistiques relatives à l'évolution du mal sont récentes. Elles datent de vingt ans à peine. Il faut ajouter que le développement du nombre de cancers est lié à la longévité.

De l'avis de tous les savants, le cancer n'est plus une maladie mortelle dans tous les cas. Il y a quarante ans à peine, chaque cancer apportait une mort irrémédiable, souvent atroce. A présent on guérit de plus en plus du cancer. De nombreuses tumeurs ont cessé d'être meurtrières chez l'homme.

Les thérapeutiques modernes les plus employées et les plus efficaces sont celles de la chirurgie liée à la radiothérapie. La chimiothérapie leur est souvent un adjuvant non négligeable. Elle constitue le traitement essentiel des leucémies.

Je n'entrerai pas dans une étude médicale ou clinique de ces thérapeutiques. Je ne suis pas qualifié pour cela ; tel n'est d'ailleurs pas l'objet de la question orale qui est à la base du présent débat.

On peut toutefois affirmer qu'en France, en dépit de leur nombre insuffisant, les chercheurs, les chirurgiens, les professeurs spécialistes et les savants, médecins, chimistes et biologistes ont déjà obtenu de grands succès dans la lutte contre le cancer.

Les rares équipes consacrées dans notre pays à la recherche anticancéreuse : professeurs, assistants, médecins, infirmières, techniciens, radiologistes arrachent chaque jour à la mort des centaines de Français. Hélas ! ces équipes sont trop peu nombreuses. Elles n'en ont pas moins défriché déjà les terrains les plus arides de la thérapeutique anticancéreuse. Elles ont permis aux sciences de s'imposer et d'éclairer l'avenir grâce à des réussites très prometteuses.

Ce qui manque le plus, ce sont les moyens financiers. Les crédits alloués à la recherche anticancéreuse sont insignifiants par rapport au budget national, aux ravages que fait le mal et aux possibilités qui s'offrent aux chercheurs. Les retards, qui remontent loin en arrière, sont devenus à présent intolérables.

En 1957 déjà, j'interrogeais M. le ministre de la santé par la voie de questions écrites parues au *Journal officiel* — compte rendu des débats — du 21 septembre 1957, n^o 86, au sujet de l'équipement du pays en bombes au cobalt. Je lui demandais notamment quelle était sa doctrine au sujet des traitements par cobalthérapie.

A l'époque, le ministre de la santé reconnaissait qu'il s'agissait d'un système qui en était à ses débuts. Il n'existait en France que quatre bombes au cobalt en fonction. Depuis, de-ci de-là, on a installé des bombes au cobalt pour les traitements

anticancéreux, mais leur nombre est resté insuffisant par rapport aux besoins.

Il en est de même pour les microscopes électroniques. Or, le microscope électronique représente une conquête majeure. Les appareils utilisés dans les centres anticancéreux sont indispensables aux études sur les virus, au même titre que les microscopes optiques sont nécessaires à la bactériologie. Les microscopes électroniques grossissent jusqu'à un million de fois, non seulement les virus, mais tout le voisinage de la cellule, c'est-à-dire tout un univers qu'il faut apprendre à connaître avant de savoir comment la maladie s'y installe.

On peut dire que le microscope électronique géant de l'université de Toulouse, le seul de ce genre en France, est une des conquêtes de la science française de ces dernières années. Mais le nombre des microscopes électroniques, en France, est insignifiant.

J'ai posé le problème, par voie de question écrite, au mois de décembre 1963. M. le ministre de la santé publique et de la population m'a répondu, en date du 25 janvier 1964, qu'il n'existait en France, en tout et pour tout, que cinq centres anticancéreux équipés de microscopes électroniques. Il s'agit de l'institut de recherches sur le cancer du C. N. R. S., à Villejuif; de la fondation Curie à Paris, secteur de la recherche; de l'institut de recherches sur le cancer de Lille; de l'institut des recherches sur les leucémies de l'hôpital Saint-Louis à Paris; auxquels s'ajoute le centre régional de lutte contre le cancer de Bordeaux.

Or, toutes les universités de France, tous les centres anticancéreux de France, devraient disposer d'un microscope électronique.

N'est-il pas dégradant pour des chercheurs et des professeurs, à Montpellier par exemple, spécialisés dans l'étude des cellules, d'être obligés de se rendre eux-mêmes à Toulouse pour y vérifier leurs travaux en utilisant le seul microscope électronique qui existe dans cette ville ?

D'après la réponse de M. le ministre de la santé publique, un microscope électronique coûte de 220.000 à 250.000 francs. Avec le coût évalué à 30 millions de francs d'un seul Mirage IV, bombardier atomique supersonique à ravitaillement aérien par avion citerne omnibus, donc déjà démodé, on pourrait acheter et installer cent microscopes électroniques. Cela suffirait à équiper toutes les universités françaises et tous les laboratoires anticancéreux du pays.

Il est urgent de parfaire en chercheurs, en équipements et en nombre les centres anticancéreux existants. Mais il est reconnu par tous les spécialistes qu'il serait injuste de réaliser des centres anticancéreux comportant un trop grand nombre de lits. Le nombre maximum de lits devrait évoluer entre 200 et 300. S'il en était autrement, il serait difficile d'obtenir des équipes anticancéreuses, du médecin au biologiste en passant par l'infirmière et les spécialistes radiologistes, ce qu'on attend d'elles.

Nos laboratoires de la recherche scientifique devraient être équipés et pourvus des crédits nécessaires à l'utilisation des corps radioactifs, en quantité suffisante pour permettre d'étendre la portée de la « radiothérapie métabolique ». Ce système consiste à distribuer dans l'organisme, par la bouche ou par les veines, des produits radioactifs dont l'action est jugée profitable aux tissus atteints.

Parmi ces produits radioactifs figure l'iode 131, bien connu pour le traitement du cancer de la thyroïde.

Bien sûr, l'emploi des isotopes n'a pas toujours donné les résultats attendus dans les traitements anticancéreux. Mais il s'agit d'un champ d'action encore nouveau.

En Union soviétique, les richesses radioactives du pays sont mises sans réserve à la disposition de la recherche anticancéreuse, laquelle est appuyée par une prophylaxie systématique qui s'étend à tout le territoire de l'U. R. S. S.

Aux Etats-Unis, l'utilisation de la chlorure qui est un radioisotope à période très courte, a prouvé une efficacité qui paraît prometteuse. C'est donc vers la création des éléments radioactifs artificiels que notre recherche scientifique française devrait s'orienter.

La lutte contre le cancer sur le plan de la recherche scientifique ne doit pas être menée de façon désordonnée; elle doit s'intégrer dans un vaste plan d'ensemble qui tiendra compte, à chaque moment, des progrès de la recherche anticancéreuse.

Il n'est point nécessaire d'envisager un organisme international de la recherche contre le cancer. Chaque pays doit pouvoir garder, en matière de recherche, son autonomie, son caractère propre, résultant à la fois de son équipement et de ses chercheurs.

Il est indispensable, monsieur le ministre, de considérer que la formation intellectuelle des savants de chaque pays a, en général, un caractère bien déterminé. Toutefois, un organisme international centralisateur et d'information pourrait être créé pour donner à chaque chercheur, à chaque instant, sur un sujet déterminé, les informations les plus complètes dans les domaines utiles à ses travaux contre le cancer.

Cet organisme international pourrait, par ailleurs, effectuer chaque année une synthèse des résultats acquis dans chacun des pays du monde.

Il existe en France des appareils nés de la science des physiciens atomistes. Ils rendent à la cancérologie d'inestimables services. Si les bêta-trons et autres cyclotrons sont difficilement employables dans les grands centres anticancéreux du fait notamment de la complexité de leur maniement, il ne faut pas que de tels appareils soient exclusivement réservés à la recherche atomique militaire.

On avance toujours l'argument suivant: « Ils sont trop coûteux ». Cela prend l'allure d'une insulte à l'adresse des millions de Français désireux d'être protégés contre le cancer.

Sur la base de quelle philosophie infernale n'hésiterait-on pas à jeter des milliards pour la recherche cyclotomique militaire — qui n'aboutit qu'à la destruction de l'homme dans tous les cas — et à refuser en même temps des crédits à la recherche destinée à sauver des vies humaines ?

Dans les deux cas, nous rejetons une telle philosophie de la mort.

De grandes possibilités s'ouvrent à nos chercheurs et à nos savants. La France est riche d'hommes de science et de cœur susceptibles de donner aux sciences contemporaines une orientation tournée vers la vie, vers le triomphe de la vie. Notre pays est celui de Descartes, de Pasteur, de Calmette, de Pierre et de Marie Curie, de Paul Langevin, d'Irène et de Frédéric Joliot-Curie.

La France qui est aussi le pays de Perrin, du docteur Saracino, des professeurs Wolff et Denoix, peut trouver parmi ses jeunes chercheurs, ses jeunes ou futurs médecins une pléiade de soldats de la recherche capables de terrasser le cancer comme autrefois les anciens ont terrassé et dompté la lèpre, la syphilis, la tuberculose, le paludisme.

Aussi est-il nécessaire de créer, dans chaque faculté de médecine, des laboratoires de recherche anticancéreuse, ce qui permettrait d'éveiller les vocations de nos futurs médecins, de nos futurs ingénieurs, chimistes, biologistes, vers la recherche et la lutte anticancéreuses.

Il en est de même de la formation de nos futures infirmières devenues, du fait du développement des thérapeutiques et des immenses responsabilités qui sont les leurs, les indispensables auxiliaires médicales sans lesquelles les thérapeutiques les plus savantes resteraient sans effet parce qu'elles ne seraient pas appliquées ou qu'elles le seraient mal.

Dans tous les cas, de justes rémunérations doivent être accordées à nos savants, à nos chercheurs, à nos médecins, comme à nos infirmières. Dès cette année, des crédits nouveaux doivent être affectés au recrutement de chercheurs nouveaux. Ainsi, les sciences fondamentales avanceront au rythme de la vie moderne. Dès lors, nous recruterons très rapidement les professeurs dont ont besoin nos centaines de milliers d'étudiants.

Notre jeunesse, qui brûle de vie, a soif d'apprendre et de servir. Il faut libérer de tout souci matériel le chercheur, comme le soignant, médecin ou infirmier. N'oublions pas que si les corps radioactifs sont sans danger pour les malades, leur manipulation quotidienne exige des précautions permanentes de la part des médecins et du personnel hospitalier. Certains de ces médecins ou de ces infirmières ont déjà payé durement dans leur chair leur exaltante vocation de luituer contre le cancer. C'est pourquoi ils ne seront jamais assez rémunérés.

Hier matin, j'ai visité, à Nogent-sur-Marne, en compagnie de collègues appartenant aux différents groupes de cette Assemblée, le laboratoire du professeur Wolff, spécialiste de la culture du cancer sur les embryons de poulet. Après cette visite, je pensais à l'avenir radieux qui s'ouvrirait à l'humanité si les savants disposaient des moyens matériels et scientifiques indispensables pour libérer l'homme de terribles fléaux comme le cancer.

A la suite de cette visite, monsieur le ministre de la recherche scientifique, je dois vous dire combien il est urgent de doter ce laboratoire des crédits nécessaires à son agrandissement.

Pendant trois ans — retenez bien ce fait, si le hasard voulait que vous fussiez mal informé — des crédits de l'ordre de 200 millions d'anciens francs ont été prévus pour permettre à ce laboratoire de recherche qui dépend du collège de France et du C. N. R. S. d'ajouter une aile supplémentaire aux bâtiments existants.

Pendant trois ans, la commission des sites et de la sauvegarde du bois de Vincennes a refusé d'autoriser l'agrandissement projeté. Fort heureusement, elle est revenue sur son refus.

Mais à présent, les 200 millions pourtant inscrits pendant trois ans n'existent plus. Il n'est pas possible de laisser un tel jeu se poursuivre.

Dira-t-on que l'affaire dépend du ministère de l'éducation nationale, direction de l'enseignement supérieur ? C'est possible. Mais vous êtes, me semble-t-il, membre d'un gouvernement solidaire. Aussi, sans plus tarder, donnez au laboratoire de Nogent-sur-Marne, qui dépend aussi de vous, les 200 millions qui lui avaient été alloués précédemment.

Les travaux de M. le professeur Wolff — il est de renommée mondiale — et de ses admirables assistantes et assistants, méritent que l'Etat ne leur refuse pas les moyens de faire avancer leurs recherches fondamentales d'avant-garde.

Cette même impression, je l'ai eue tout dernièrement, en parcourant les salles blanches du centre René-Huguenin, à Saint-Cloud, où d'admirables médecins, comme l'est mon vieil ami de la Résistance, le docteur Saracino, font reculer la mort jour après jour, d'abord en décelant le cancer, en l'irritant ensuite.

Il y a quinze jours environ, lors d'un colloque sur l'hospitalisation publique, j'entendais un autre grand savant contemporain, le professeur Denoix, de Villejuif, faire un exposé scientifique et humain sur le terrible mal qu'il combat. Il sait exiger le respect de la vérité contre les charlatans qui essaient d'abuser de la crédulité, de la frayeur, souvent du désespoir, des malades et de leurs parents.

J'étais fier — et je suis heureux de le souligner du haut de la tribune de l'Assemblée nationale — de faire partie de cette grande famille française qui fut si souvent à l'honneur à la tête des sciences humaines.

Toutefois, dans tous les cas, j'ai dû me rendre à l'évidence. Les moyens mis à la disposition des savants et des chercheurs restent extrêmement pauvres.

Le problème, à l'heure actuelle, est devenu celui des crédits.

Les crédits accordés pour la lutte contre le cancer, dans tous les secteurs scientifiques, qu'ils soient du ressort du ministère de la santé publique et de la population ou du ressort de votre ministère de la recherche scientifique, ne se montaient, en 1963, qu'à 12.500.000 francs, ce qui représente à peine 0,30 franc par Français pour une année. Ce n'est même pas le tiers de ce que rapporte à l'Etat un paquet de Gauloises.

C'est peu ! Désespérément peu !

Un seul sous-marin atomique en construction, utilisable en 1970, dont les capacités opérationnelles sont donc contestables, coûtera soixante fois plus que ce que vous dépensez par an pour la lutte contre le cancer.

Pour qu'une telle lutte soit à la hauteur des ravages causés par ce mal, pour qu'elle soit digne des légitimes espérances de vie des Français, pour qu'elle soit à l'image des possibilités actuelles de la France, il faudrait doter la recherche anticancéreuse de crédits se montant au moins à cent millions de francs par an. Cette somme peut vous paraître exorbitante, comparée à celle qui a été allouée jusqu'à présent. En définitive, elle ne représenterait qu'un deux centième des dépenses militaires réelles et la neuf cent-cinquantième partie du budget national.

La lutte contre le cancer doit être vue, envisagée, pratiquée en lui donnant un caractère de véritable défense nationale.

Protéger et défendre la santé des Français, assurer leur vie contre des fléaux comme le cancer, n'est-ce pas la plus belle des œuvres de vie et de continuation de la France ?

Nous vivons dans un monde où une véritable défense nationale ne doit pas être celle qui aboutit à la mort atomique, mais celle qui permettra à la vie de triompher par l'utilisation rationnelle de l'atome pacifique.

Nous communistes, qui croyons passionnément à la vie et à l'amour de l'homme pour son prochain, nous ne cesserons d'agir, comme l'a si bien souligné le dix-septième congrès de notre parti, pour imposer à l'avenir d'aussi belles perspectives. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat chargé de la recherche scientifique et des questions atomiques et spatiales. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T. et des républicains indépendants.)

M. Gaston Palewski, ministre d'Etat chargé de la recherche scientifique et des questions atomiques et spatiales. Oui, mesdames, messieurs, cent mille Français meurent du cancer chaque

année ! Sur sept Français vivant actuellement, un sera probablement atteint du cancer.

D'autres maux ont été vaincus, contenus. Celui-là s'accroît, s'étend sur le monde entier. Parmi les grandes menaces qui pèsent sur l'humanité, le cancer reste l'un des plus redoutables. Malgré les travaux, les sommes énormes dépensées dans le monde, les causes de ce fléau sont encore mal connues. La thérapie, surtout en cas de déstabilisation précoce, a fait de notables progrès, mais presque tous les problèmes restent à résoudre.

S'il est un domaine où l'humanité attend beaucoup de la recherche et de la science, c'est bien celui-là. L'impuissance où nous sommes encore ne vient-elle pas d'être attestée dramatiquement par le suicide de l'un des plus grands spécialistes américains du cancer, le professeur Pomerat, médecin et philosophe, qui venait de s'apercevoir qu'à son tour il était atteint sans rémission par le terrible mal.

Mesurant l'ampleur des tâches à entreprendre, le général de Gaulle a décidé, il y a quelques mois, de donner tout son appui à une action systématique de lutte contre le cancer sur le plan international. Il a fait sienne la proposition que tous les pays consacrent un pourcentage de leurs dépenses militaires à la lutte contre le cancer et que cette lutte soit concertée. Certains grands pays ont, dès le début, réservé leur accord, mais plusieurs réunions préparatoires se sont déjà tenues à Paris avec des délégués britanniques, allemands, italiens, français.

D'autres actions internationales ont été entreprises, auxquelles nous apportons une participation de première importance. Une chaîne de laboratoires s'est organisée en Europe pour l'étude de la chimiothérapie anticancéreuse. Elle a pour objet de faire étudier les effets de certains produits sur le plus grand nombre possible de sujets atteints d'affections cancéreuses.

Avec les Soviétiques, nous avons engagé une coopération bilatérale. Deux colloques ont déjà été organisés entre le comité « Cancer et leucémie », qui a été créé par mon département ministériel, et l'académie des sciences médicales d'U. R. S. S. Un troisième doit avoir lieu dans nos bureaux la semaine prochaine à Paris. Il s'agit, jusqu'à présent, d'échanges d'informations publiées, après ces réunions, en français et en russe.

Nous coopérons également avec les Allemands par des échanges organisés entre le comité « Cancer et leucémie » et la « Deutsche Forschung Gemeinschaft ».

Nous bénéficions, enfin, des travaux accomplis par les Etats-Unis, puisque bon nombre de produits essayés, par exemple, par la chaîne de laboratoires européens dont je viens de vous parler, sont préparés par des laboratoires américains. Il y a, d'autre part, les échanges entre fondations qui ont reçu une aide importante.

Cette coopération est indispensable. Elle suppose, cependant, pour être féconde, que chaque pays fasse lui-même œuvre utile.

M. André Tourné. Très bien !

M. le ministre d'Etat chargé de la recherche scientifique et des questions atomiques et spatiales. La France, en ce qui la concerne, a accompli sur le plan national un effort considérable. C'est ce dont je voudrais vous rendre compte.

Au cours des années dernières, nous avons établi une doctrine, mis au point une méthode, nous avons affecté des crédits, recruté et formé des chercheurs, équipé des laboratoires et, dans la mesure où l'on peut parler de résultats, nous en avons obtenu, suffisamment, en tout cas, pour être encouragés à poursuivre l'effort.

La doctrine, nous l'avons définie. Nous l'avons fait en étroite coopération avec les savants, grâce aux organismes créés par le Gouvernement ces années dernières et, principalement, grâce au comité consultatif de la recherche, dit « comité des sages », qui me rend de précieux services et qui est une des créations les plus heureuses de la V^e République.

L'accord s'est établi sur trois points.

Le premier point, c'est que la recherche anticancéreuse doit être envisagée le plus largement possible. Elle dépasse, et de beaucoup, le domaine proprement dit du cancer et de la leucémie. Tous les domaines de la science sont intéressés. La lutte contre le cancer est le type même de l'action interdisciplinaire.

Il y a toutes chances pour que la solution du problème du cancer résulte de recherches fondamentales de la biologie à l'échelle de la cellule. Tout doit donc être mis en œuvre, en physique comme en chimie, pour étudier les phénomènes biologiques. L'objectif est d'accroître nos connaissances sur les cellules vivantes, leur croissance normale ou, hélas ! anormale, grâce à une offensive convergente de toutes les sciences. Les équipes à constituer doivent donc comprendre à la fois biologistes, médecins, chimistes, physiciens et même mathématiciens.

Deuxième point, la recherche doit garder une extrême souplesse. La chose est possible grâce à ce que nous appelons les actions concertées.

Les actions concertées, lancées par le Gouvernement en 1961, permettent d'augmenter les moyens de nos savants et de nos médecins en mettant à leur disposition des locaux, des chercheurs, des équipements et des crédits de fonctionnement. Leur intérêt est de créer un effet de masse sur des points sensibles, tout en assurant une meilleure coordination entre les équipes intéressées.

Parmi les actions concertées qui ont été décidées, deux concernent plus spécialement le problème que nous traitons aujourd'hui. La première est l'action « Cancer et leucémie », dont l'orientation scientifique fut confiée à un comité rassemblant les plus grands noms de la cancérologie française, sous la présidence du professeur Lacassagne et la vice-présidence du docteur Bessis, directeur du laboratoire de recherche sur la transfusion sanguine, qui m'assiste ici en qualité de commissaire du Gouvernement. La deuxième est l'action « Biologie moléculaire », dont le comité scientifique a pour président le professeur Wurmser et pour vice-président le professeur Jacques Monod, dont la renommée est mondiale.

La création de ces deux actions concertées marque nettement la volonté du Gouvernement d'intervenir massivement — et si possible intelligemment — en faveur de la recherche anticancéreuse. L'action « Biologie moléculaire » est plus proche de la recherche universitaire, tandis que l'action « Cancer et leucémie » est plus proche de la recherche médicale ; mais l'une et l'autre sont étroitement imbriquées et il arrive souvent que les mêmes laboratoires traitent les deux aspects de la même recherche.

À côté des actions concertées, des subventions de recherche ont permis de financer des études entreprises dans nos principaux laboratoires et portant essentiellement sur les cellules cancéreuses, les agents de cancérisation, les facteurs du développement des tumeurs.

Enfin, la recherche doit être coordonnée.

Grâce au « Comité scientifique cancer et leucémie », cette coordination s'établit entre les différents centres de recherches. De plus, deux symposiums ont réuni tous les spécialistes, le 17 février 1963 et le 19 janvier 1964, à l'Institut Gustave-Roussy, dans le service du professeur Denoix. Ils ont permis de faire le point et de confronter les points de vue de la manière la plus féconde. Puisse cette coordination s'étendre à l'échelon international !

Toute cette action suppose d'importants moyens financiers.

Avec l'aide et l'approbation du Parlement, le Gouvernement a fait, à cet égard, un effort considérable.

Il est impossible de donner un chiffre global des crédits qui, de près ou de loin, sont affectés aux recherches sur le cancer, puisque, comme nous l'avons vu, cette recherche est effectuée dans tous les domaines scientifiques. Plusieurs précisions peuvent être données cependant.

Les deux organismes principaux qui s'occupent des recherches intéressant le cancer sont le « Centre national de la recherche scientifique » et le « Institut national d'hygiène ».

Entre 1952 et 1964, les crédits budgétaires du C. N. R. S. ont été presque triplés et ceux de l'I. N. H., beaucoup trop négligés dans le passé, ont été multipliés par plus de huit.

D'autre part, un effort supplémentaire a été accompli dans le cadre des actions concertées : 25 millions de francs pour cinq ans, pour l'action concertée « cancer et leucémie », et 40 millions de francs pour cinq ans, pour l'action de « biologie moléculaire ».

Les crédits mis à la disposition des centres de recherche cancérologique, au sens étroit du terme, peuvent être estimés à 24 millions de francs actuels pour l'année 1963. Ils se décomposent en 18 millions pour le fonctionnement et 6 millions pour l'équipement.

Si l'on ajoute la biologie moléculaire, dont les travaux sont liés au cancer, les chiffres précédents, en fonctionnement et en équipement, doivent être doublés, ce qui donne, au total, 48 millions de francs pour l'année 1963.

Je souligne encore que ce chiffre est, en fait, bien inférieur à l'ensemble des crédits profitables à la recherche anticancéreuse. Citons comme exemple la préparation des radio-isotopes dans les centres nucléaires qui ne figurent pas dans ces totaux et qui représentent des sommes très importantes.

En ce qui concerne les chercheurs, l'on ne saurait isoler la recherche anticancéreuse. Tous les domaines de la recherche sont intéressés à la lutte contre le cancer. Les chercheurs du secteur public appartiennent essentiellement à l'Université, au C. N. R. S. et à l'I. N. H.

Au cours des dernières années, le nombre de ces chercheurs a augmenté considérablement. De 1959 à 1964, l'augmentation a été de l'ordre de 50 p. 100 pour le C. N. R. S. et de 200 p. 100 pour l'I. N. H. dont l'effectif a ainsi triplé. Au C. N. R. S. cette augmentation porte de plus en plus sur les secteurs physico-chimiques et biologiques.

Il est important de signaler — le Parlement sera heureux de l'apprendre — que les candidatures sont de plus en plus nombreuses et gagnent également en qualité. La jeunesse française est attirée par la recherche. Elle sait qu'elle trouvera, pour la guider dans cette voie, des maîtres dont la réputation est internationale et des laboratoires dont l'équipement peut souvent rivaliser avec les meilleures installations étrangères.

L'effort fait par le Gouvernement et par le pays en faveur de la recherche commence donc à porter ses fruits. Nous ne connaissons pas, heureusement, cette hémorragie des chercheurs vers l'étranger qui fait des ravages dans d'autres pays européens. Nous commençons, au contraire, à constater le mouvement inverse qui prouve l'attrait exercé par notre science et par notre pays.

La recherche anticancéreuse bénéficie de cette évolution générale de la recherche, car tout se tient dans ce domaine. De plus, les actions concertées « Biologie moléculaire » et « Cancer et leucémie » ont permis d'attribuer ces deux années dernières des contrats de formation à quarante-deux chercheurs supplémentaires, après un tri sévère portant sur 530 demandes.

Ces quarante-deux chercheurs de première valeur effectuent actuellement un stage dans divers laboratoires de France ou de l'étranger. Ils renforceront les cadres de notre recherche biologique.

Vous pouvez ainsi constater que le recrutement et la formation des chercheurs occupent un rang prioritaire dans notre politique de recherche anticancéreuse.

Mais nous devons tenir compte des disponibilités en jeunes scientifiques et maintenir un juste équilibre entre les activités qui leur sont offertes.

En matière médicale, il est indispensable de tenir compte des besoins de la recherche, mais aussi de ceux de l'enseignement et de la thérapeutique qui sont également impérieux. C'est pourquoi l'attribution de crédits à la recherche anticancéreuse soulève des problèmes aigus d'utilisation rationnelle et efficace, car le goulot d'étranglement est au niveau des hommes. L'avenir dépend, en grande partie, de l'orientation scientifique des jeunes couches de la nation, dès l'enseignement secondaire.

De cette tribune, je voudrais renouveler l'appel que je lance sans cesse aux parents et aux enfants pour l'adoption de carrières scientifiques.

En ce qui concerne le statut des chercheurs, sur lequel l'honorable parlementaire a bien voulu m'interroger, je dirai, bien que cette question ne soit pas du ressort de mon ministère, qu'il est difficile de réserver un sort particulier à ceux qui se consacrent à la recherche anticancéreuse qui, comme nous l'avons vu, est multiforme. Leur statut est donc le même que celui de plusieurs autres chercheurs du C. N. R. S. et de l'I. N. H.

Qu'avons-nous fait pour l'équipement ?

Nous disposons d'une infrastructure scientifique constituée essentiellement par les facultés — sciences, médecine, pharmacie — les laboratoires du C. N. R. S., ceux de l'I. N. H., ainsi que d'autres établissements de recherche, comme l'Institut Pasteur. Un premier objectif consistait à favoriser un développement accéléré des organismes d'Etat.

Grâce aux actions concertées, la construction ou l'aménagement d'importantes unités de recherches ont été décidées. Certaines sont terminées, d'autres en cours de construction : cinq en « cancer-leucémie » — celles de MM. Latarjet à Orsay, Driessens à Lille, Bessis à Paris, Fauvert à Paris, Denoix à Villejuif, Grabar (singerie à Villejuif) — et trois en « biologie moléculaire » : celles de MM. Mathé à Villejuif, Ephrussi à Orsay, Schapira.

Sur le point particulier des équipements électroniques et radio-actifs, évoqué par M. Tourné, je voudrais apporter quelques précisions. Je ne parlerai pas de la bombe au cobalt qui est un moyen thérapeutique utilisé par le ministère de la santé publique et qui ne relève pas de la recherche.

C'est au Commissariat à l'énergie atomique que les techniques utilisant les radiations et les substances radioactives ont été particulièrement étudiées ; dans le cadre de sa mission générale de promotion des techniques nucléaires, le commissariat à l'énergie atomique s'est attaché, depuis plus de dix ans, à apporter une contribution efficace à la lutte contre les affections cancéreuses, tant par ses propres moyens que par l'appui technique considérable qu'il apporte aux organismes spécialisés.

C'est ainsi que le Commissariat produit et distribue à l'ensemble des services hospitaliers et aux laboratoires de recherche intéressés les molécules marquées, les radio-isotopes et les sources de rayonnement qui leur sont nécessaires et qu'il développe la fabrication dans l'industrie des matériels électroniques de détection, amplification et numération des rayonnements indispensables à leur emploi. En 1963, le commissariat a vendu pour un million et demi de francs actuels de radioéléments aux centres anticancéreux.

Un certain nombre d'appareils électroniques destinés à la manipulation et la production des radio-éléments anticancéreux sont fabriqués par notre industrie.

En outre, après avoir doté, dès le printemps 1952, le centre anticancéreux de Villejuif d'un accélérateur de particules du type béta-tron permettant d'irradier les tumeurs profondes avec le minimum d'altérations cutanées, le commissariat a créé, au sein de son département de biologie et à proximité du centre de Saclay, en liaison étroite avec le ministère de la santé publique et la caisse régionale de sécurité sociale, le service hospitalier Frédéric-Joliot, dont l'activité est entièrement consacrée à l'utilisation médicale des techniques nucléaires.

Quels résultats avons-nous obtenus ?

Une vie nouvelle a été insufflée à la recherche cancérologique en France. Le nombre et la qualité des participations françaises dans les différents congrès internationaux en sont la preuve. A Londres, à une réunion de tous les pays d'Europe sur le thème « Cancer et virus », 30 p. 100 des communications sont françaises ce qui est sans précédent. A Amsterdam, à la réunion de l'union internationale contre le cancer, sur vingt-quatre communications, douze sont américaines, c'est vrai, mais il y en a quatre anglaises, quatre françaises et quatre pour l'ensemble des autres pays.

Sur le plan scientifique, les recherches fondamentales, nombreuses, progressent chaque jour. Parmi les progrès récents réalisés en France, on peut citer : la mise en évidence de nombreux virus dans des cancers animaux et humains par la microscopie électronique ; l'isolement, chez les animaux, de virus du cancer et la production expérimentale de tumeurs nouvelles par l'injection du virus ; l'isolement, à partir de ces virus, de substances organiques — A. R. N. — capables de reproduire le cancer si elles sont injectées à l'animal ; la découverte d'une méthode de culture en tubes de tumeurs cancéreuses humaines susceptibles de se reproduire en tubes pendant plusieurs années, découverte qui rend possible l'expérimentation directe sur les tumeurs humaines. Elle donne aussi la possibilité d'analyser les facteurs favorables et défavorables à la prolifération cancéreuse et celle d'atténuer la malignité des tumeurs et de fournir un diagnostic de cette malignité.

Mentionnons enfin la découverte fort importante de la fusion des noyaux de deux espèces cellulaires différentes et la constitution de souches cellulaires mixtes. Les noyaux contiennent un mélange de deux stocks chromosomiques souvent très différents. On a constaté la transmission et le renforcement de la malignité par ces souches « hybrides ». C'est là un résultat prometteur de développements intéressants.

Vous le sentez bien, mesdames, messieurs, on est là au cœur du problème.

En ce qui concerne les applications de l'électronique et des substances radioactives, le Commissariat à l'énergie atomique a obtenu des résultats intéressants dont je veux citer quelques-uns :

Pour le diagnostic, le développement par le Commissariat ou avec son aide des méthodes et appareillages de détection précise des affections après administration de radioéléments à très faibles doses, notamment en gastro-entérologie pour les tumeurs du foie, en neurologie pour les tumeurs intracrâniennes, en endocrinologie pour les tumeurs de la glande thyroïde.

Pour la thérapeutique, des progrès importants ont pu également être obtenus grâce aux techniques nucléaires : les perfusions d'or sont couramment pratiquées pour le traitement des affections de la plèvre et du péritoine, des résultats très appréciables sont obtenus dans les maladies du sang telles que la leucémie lymphoïde ou la polyglobulie et des guérisons définitives sont obtenues pour les tumeurs cutanées par application locale de radio-isotopes.

Enfin, le Commissariat contribue, par des études de radiobiologie, de biophysique et de biochimie, aux recherches fondamentales de biologie moléculaire, qui sont seules susceptibles à long terme de permettre des progrès décisifs dans la lutte contre le cancer en éclairant les mécanismes biologiques de la cancérogenèse.

Je suis heureux de saisir l'occasion qui m'est offerte pour souligner cet aspect, souvent mal connu, des activités du Commissariat à l'énergie atomique et de féliciter les savants qui y travaillent avec tant d'ingéniosité et de dévouement. L'effort atomique français a et aura des conséquences dans tous les domaines ; elles sont déjà importantes en ce qui concerne la

lutte contre le cancer. Le Commissariat continuera à développer les travaux de sa section biologique.

Toutes ces découvertes peuvent avoir des conséquences importantes ; les études en cours permettront de les exploiter et de les compléter.

Vous connaissez maintenant notre action passée et notre position actuelle dans le domaine de la recherche anticancéreuse. Il y a loin, comme vous le voyez, entre cet effort concerté des savants, des chercheurs, des médecins et des administrateurs et les reproches de certains partis démagogiques qui s'efforcent de se faire un tremplin politique de cette terrible souffrance humaine.

Cela est le passé. Comment se présente l'avenir ?

Dans le cadre de l'élaboration du V^e plan, j'ai demandé à la délégation générale à la recherche scientifique et technique, de réunir des prégroupes afin de préparer le travail de la commission du plan de la recherche scientifique et technique. Le pré-groupe « Biologie-médecine » recommande une action accrue dans le domaine du cancer. Les grands thèmes de recherche qui paraissent s'imposer sont :

Les études sur la cellule cancéreuse cherchant à préciser les constituants des cellules normales et cancéreuses par des méthodes chimiques et biologiques, en particulier au niveau du noyau, en utilisant toutes les ressources de la technique moderne, microscope électronique notamment ;

Les études sur le mécanisme d'action des agents provoquant le développement du cancer ou de la leucémie, produits chimiques, radiations, virus ;

Les études sur l'évolution du cancer chez l'homme : étude anatomique et statistique des différents cancers chez l'homme, effet de la tumeur et des différents traitements sur le sujet cancéreux, étude de l'évolution du cancer en fonction du terrain ;

Les études sur l'existence et le mode d'action des virus susceptibles de provoquer ou de favoriser le cancer.

A ces recherches fondamentales doivent être associées des recherches appliquées : l'amélioration des procédés de diagnostic et de traitement des divers cancers, l'étude des facteurs favorisant l'apparition d'un cancer « tabac, alcool, action hormonale » et de leur prophylaxie éventuelle. Ces recherches nécessiteront une œuvre collective puissante et nécessairement coûteuse.

Je suis décidé à poursuivre cette action, en liaison avec mon collègue de la santé publique, dans les directions qui seront indiquées par les spécialistes éminents rassemblés au sein de la commission de la recherche du plan. Toutefois, je suis obligé de souligner que, si essentielle, si vitale qu'elle soit, la recherche anticancéreuse ne doit pas monopoliser tous nos moyens. L'homme est menacé par d'autres maux aussi redoutables et causant plus de décès que le cancer lui-même. Au premier rang, viennent les maladies cardio-vasculaires. Elles feront l'objet de recherches activement poussées.

Mesdames, messieurs, la lutte contre le cancer est une entreprise de longue haleine, bien que l'on ne puisse exclure un de ces miracles de la science qui, tout d'un coup, apporte la solution du problème, solution qui fait l'objet des vœux du genre humain tout entier.

Je souhaite que l'effort international pour une lutte concertée contre le cancer, auquel le général de Gaulle a apporté l'immense appui de son prestige mondial, puisse réussir car cette lutte concertée ferait avancer les choses. La France offre déjà une contribution positive.

Comment cet exemple ne serait-il pas suivi alors que la coordination internationale des efforts peut nous rapprocher singulièrement d'un résultat qui sauverait tant de vies humaines ?

Certains ont reproché au Gouvernement — il m'a semblé entendre l'écho de ce reproche tout à l'heure — de négliger la recherche pour les dépenses d'armement nucléaire. Or, on oublie de le dire, celles-ci ne modifient en rien le pourcentage des dépenses militaires dans l'ensemble du budget et permettent, au contraire, avec ce budget d'alimenter certaines recherches civiles dont la répercussion est profonde.

En réalité aucun gouvernement français n'a fait autant pour la recherche que le gouvernement actuel et celui qui l'a précédé.

S'il en est ainsi, c'est que le premier souci de la V^e République a été de redresser le pays et d'assurer son indépendance, d'où ses efforts en vérité parallèles et analogues pour la recherche comme pour la défense.

Nous sommes persuadés que cet effort national est indispensable pour que notre pays puisse jouer son rôle dans la communauté des nations. De même qu'il ne pourrait jamais y avoir de force nucléaire européenne si nous n'avions constitué d'abord une force française, de même, il ne pourrait y avoir de recherche internationale utile pour nous si nous ne faisons d'abord l'effort de recherche que nous avons entrepris sur le plan national.

Prioritaire dans le IV^e plan, la recherche scientifique et technique verra encore cette priorité accentuée dans le V^e plan. C'est

la volonté du Gouvernement. Je ne doute pas, également, que ce soit celle du Parlement tout entier. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

M. le président. Le débat est clos.

— 3 —

STATUT DE L'OFFICE DE RADIODIFFUSION- TELEVISION FRANÇAISE

Inscription à l'ordre du jour d'un projet de loi.

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 19 juin 1964.

« Monsieur le président,

« Le Sénat n'a pas adopté, dans sa séance du 18 juin 1964, le texte élaboré par la commission mixte paritaire sur les dispositions du projet de loi portant statut de l'office de radiodiffusion-télévision française.

« En conséquence, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale de procéder dans sa séance du 23 juin 1964, en application de l'article 45, alinéa 4, de la Constitution, à une nouvelle lecture du texte que je vous ai transmis le 11 juin 1964.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : GEORGES POMPIDOU. »

Acte est donné de cette communication.

Ce débat est inscrit en tête de l'ordre du jour de mardi prochain.

— 4 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des finances, de l'économie générale et du plan demande à donner son avis sur le projet de loi instituant le bail à construction et relatif aux opérations d'urbanisation dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. (N^o 909.)

Il n'y a pas d'opposition ?..

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures, deuxième séance publique :

Nomination, éventuellement par scrutin dans les salles voisines de la salle des séances, de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi tendant à définir les principes et les modalités d'un système contractuel en agriculture.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures trente minutes.)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.