

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.

(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1952 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 17^e SEANCE

Séance du Jeudi 21 Février 1952.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 523).
2. — Congé (p. 524).
3. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 524).
4. — Dépôt de propositions de résolution (p. 524).
5. — Dépôt de rapports (p. 524).
6. — Dépôt d'un avis (p. 524).
7. — Dépôt de questions orales avec débat (p. 524).
8. — Vérification de pouvoirs (p. 525).
Corrèze : adoption des conclusions du 2^e bureau.
9. — Retrait de l'ordre du jour d'un projet de loi (p. 525).
10. — Crise du cinématographe français. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 525).
Discussion générale : MM. Jacques Debû-Bridel, RADIUS, Mme Marie Roche, MM. Emilien Lieutaud, président de la commission de la presse; Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et de l'énergie.
Proposition de résolution de M. Jacques Debû-Bridel. — MM. RADIUS, Jacques Debû-Bridel, Mme Marie Roche, MM. le président de la commission, Boisrond, Pierre Boudet. — Retrait.
Présidence de M. Kalb.
11. — Circulation routière. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 535).
Discussion générale : MM. Jules Pouget, président de la commission des moyens de communication; Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Bouquerel, Hébert, Bertaud, Chazette, Durieux, Hélène.

- Proposition de résolution de M. Jules Pouget.
Amendement de M. Dutoit. — M. Dutoit. — Rejet.
Amendement de M. Chazette. — MM. Jules Pouget, Chazette, le ministre. — Adoption.
MM. Jules Pouget, le ministre.
Adoption de la proposition de résolution modifiée.
12. — Renvoi pour avis (p. 553).
 13. — Propositions de la conférence des présidents (p. 553).
 14. — Règlement de l'ordre du jour (p. 554).

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures quarante-cinq minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 14 février 1952 a été affiché et distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CONGE

M. le président. M. Louis Ignacio-Pinto demande un congé.

Conformément à l'article 40 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

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

Le congé est accordé.

— 3 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Dia Mamadou, Saller et Ignacio-Pinto une proposition de loi relative à la création en Afrique occidentale française d'une Banque africaine des coopératives.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 79, et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 4 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de MM. Boudet et de Menditte une proposition de résolution tendant à modifier l'article 3 du règlement du Conseil de la République.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 78, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Bertaud, Deutschmann, Laison, Kalb, Houcke, Westphal, Jean Fleury, de Geoffre, d'Argenlieu, Vourc'h, Olivier, Pierre Fleury, Pouget, Jean Guiter, de Pontbriand, Deubridel et Mme Devaud une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à reporter au 30 mars le délai imparti aux communes et aux départements pour la présentation de leur budget 1952 et à déposer dans le plus bref délai le projet de loi portant réforme des finances locales.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 80, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Michel Debré une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à ne prendre aucun engagement en matière d'armée européenne sans une discussion préalable devant le Conseil de la République.

La proposition de résolution est imprimée sous le n° 82, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires étrangères. (*Assentiment.*)

— 5 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Selafer un rapport fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant les caisses d'épargne (n° 824, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 83 et distribué.

J'ai reçu de M. Bertaud un rapport fait au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, sur la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à commémorer avec le maximum d'éclat le vingt-cinquième anniversaire de la tentative de traversée de l'Atlantique-Nord par l'équipage Nungesser-Coli (n° 27, année 1952).

Le rapport sera imprimé sous le n° 84 et distribué.

J'ai reçu de M. Lodéon un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à refuser l'homologation de la décision n° 51-A-17 votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1951 relative à la parité de traitement entre les fonctionnaires algériens et métropolitains, et à déterminer les éléments de la rémunération des fonctionnaires algériens (n° 59, année 1952).

Le rapport sera imprimé sous le n° 85 et distribué.

J'ai reçu de M. Jacques Gadoin un rapport fait au nom de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier le délai prévu à l'article 5 de la loi n° 51-356 du 20 mars 1951 tendant à interdire le système de vente avec timbres-primés (n° 18, année 1952).

Le rapport sera imprimé sous le n° 86 et distribué.

J'ai reçu de M. Enjalbert un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création d'une justice de paix à compétence étendue à Touggourt (Algérie) (n° 51, année 1952).

Le rapport sera imprimé sous le n° 87 et distribué.

— 6 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Maroger un avis présenté au nom de la commission des finances, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier le traité signé à Paris le 18 avril 1951 et instituant une communauté européenne du charbon et de l'acier ainsi que ses annexes, les protocoles joints et une convention relative aux dispositions transitoires (n° 817, année 1951, 63 et 64, année 1952).

L'avis est imprimé sous le n° 81 et distribué.

— 7 —

DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Conseil de la République que j'ai été saisi des questions orales avec débat suivantes :

M. Jean Bertaud demande à M. le président du conseil des ministres :

1° Quelles mesures il entend prendre pour que périodiquement certaines usines nationalisées ne se transforment pas en fort Chabrol ;

2° Quelles sont les consignes données aux forces de police à l'occasion de certaines manifestations ayant le caractère de véritables émeutes politiques, des organes de presse pouvant affirmer, sans qu'aucun démenti officiel ne soit venu infirmer leurs dires, que la victoire est restée aux manifestants et que les gardiens de l'ordre ont dû battre en retraite ;

3° Quels moyens efficaces, enfin, il entend donner aux forces de police pour assurer leur protection et éviter qu'à chaque échauffourée l'on ne soit obligé d'enregistrer parmi les agents, les inspecteurs, les C. R. S. et les gardes républicains et leurs cadres de nombreux blessés graves et quelquefois même des morts.

M. Pierre Marilhac demande à M. le ministre de l'information pour quelles raisons il a cru devoir, en prenant des mesures contre le directeur général de l'A. F. P., frapper de discrédit le personnel de cette agence française et faire douter de la liberté et de la sincérité de ses informations.

Conformément aux articles 87 et 88 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date des débats aura lieu ultérieurement.

J'informe, en outre, le Conseil de la République que la question déposée par M. Jean Bertaud a été transmise par M. le président du Conseil des ministres à M. le ministre de l'intérieur.

— 8 —

VERIFICATION DE POUVOIRS

DÉPARTEMENT DE LA CORRÈZE

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport du 2^e bureau sur l'élection de M. Alexis Jaubert, en remplacement de M. François Labrousse, décédé (département de la Corrèze).

Le rapport a été inséré au *Journal officiel* du 15 février 1952.

Votre 2^e bureau conclut à la validation.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les conclusions du 2^e bureau.

(Les conclusions du 2^e bureau sont adoptées.)

M. le président. En conséquence, M. Alexis Jaubert est admis.
(Applaudissements.)

— 9 —

RETRAIT DE L'ORDRE DU JOUR D'UN PROJET DE LOI

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits sur l'exercice 1951 (Finances) en vue de l'assistance économique à la Yougoslavie (nos 58 et 75, année 1952), mais la commission des finances demande que cette affaire soit retirée de l'ordre du jour.

Le Conseil de la République sera appelé, à la fin de la séance, lors de l'examen des propositions de la conférence des présidents, à fixer une nouvelle date pour la discussion de ce projet de loi.

— 10 —

CRISE DU CINÉMATOGRAPHE FRANÇAIS

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Jacques Debû-Bridel signale à M. le ministre de l'industrie et de l'énergie la légitime émotion soulevée par la situation des studios de cinéma de Joinville et Saint-Maurice, menacés par la crise que subit actuellement l'industrie cinématographique française.

Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour protéger cette industrie nationale contre la concurrence étrangère, notamment par la refonte de la législation du fonds d'aide et la réforme de l'office.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil, un décret nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement pour assister M. le ministre de l'industrie et de l'énergie :

M. Roux, conseiller technique au cabinet du ministre.

Acte est donné de cette communication.

La parole est à M. Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Je dois tout d'abord vous faire part d'un scrupule que j'ai, au moment où se jouent à Lisbonne les destins mêmes du pays, où tant d'entre nous sont pleins d'angoisse sur l'avenir de la souveraineté même de la nation, en ce moment dramatique, d'occuper cette tribune pour vous parler de la crise du cinématographe. Cependant, en y réfléchissant, il s'agit de l'avenir d'une importante industrie française et qu'il s'agit de l'influence et du rayonnement de la France elle-même.

Je crois qu'il est possible, quelles que soient par ailleurs nos angoisses, de nous consacrer à ce problème pour quelques instants.

Je l'avoue, c'est en partant d'un problème régional, mais très grave, que j'ai été amené à me préoccuper de cette question dont la presse est remplie. Deux des plus importants studios de la région parisienne, ceux de Joinville et de Saint-Maurice, sont à l'heure actuelle menacés. Une fraction importante de notre population connaît déjà le chômage ou risque de le connaître bientôt. Ce sont là des faits sérieux, mais des faits qui ne sont que la traduction locale d'une crise générale, d'une

crise organique dont on parle beaucoup, que l'on prétend guérir mais qui va se développant et s'aggravant en fait depuis 1947, malgré cette piqûre de morphine que fut la loi d'aide de septembre 1948, peut-être plus dangereuse pour le patient que salutaire.

Ces symptômes sont de trois natures : d'abord, la diminution du nombre des films français tournés. En 1939, 128 films. Une chute verticale se manifeste ensuite : 78 films en 1947 ; on constate une légère remontée après la loi de 1948, puis une nouvelle chute : nous arriverons, sans doute, pour 1952, aux environs de 90 à 100 films.

Ces chiffres en eux-mêmes ne traduisent pas la situation réelle. Il faudrait, pour en avoir l'appréciation juste, les comparer avec les productions étrangères, car les productions anglaise et américaine de films par rapport à 1938 ont triplé et même quintuplé.

Mais le symptôme le plus grave de cette crise de notre industrie cinématographique tient certainement à un déclin régulier de la fréquentation de nos salles de spectacles. C'est là un diagnostic qui ne trompe pas. En 1947 : 430 millions d'entrées dans nos cinémas ; en 1948, 412 millions ; en 1949, 400 millions ; en 1950, 384 millions. La courbe descendante parle d'elle-même et décrit bien la gravité du mal dont souffre l'industrie cinématographique française. Le résultat, c'est un chômage partiel dans nos studios puis leur fermeture.

Je reviendrai très rapidement à la situation des studios de Saint-Maurice et de Joinville. Vous êtes au courant, monsieur le ministre. Je sais qu'à la date du 2 janvier 1952, une semaine après une délibération prise par le conseil général de la Seine, les maires des deux communes les plus douloureusement touchées, le maire de Saint-Maurice, M. Théodore, et le maire de Joinville, vous ont adressé une lettre. D'après les renseignements que je possède, ils n'ont pas encore reçu de réponse et vous n'avez pas reçu la délégation qu'ils vous envoyaient. Par contre, votre collègue, M. le ministre du travail, a répondu. Il a reconnu la gravité de la crise. Nous rendons hommage au geste de M. Bacon et nous espérons que ce n'est pas le fait seul qu'il soit élu de la région parisienne qui l'a incité à répondre plus rapidement aux communes menacées de la Seine.

Je n'insisterai pas très longuement sur cette crise. Je me permettrai seulement de vous rappeler que le nombre des techniciens sans travail, aussi bien techniciens de prise de vues que techniciens de prise de son, augmente chaque jour dans les studios. Nous assistons, en outre, à une transformation très grave. Tous les travailleurs régionaux qui étaient employés mensuellement et d'une façon régulière dans ces studios se trouvent victimes des méthodes nouvelles que la crise oblige les studios à adopter ; je veux parler de la location des plateaux aux sociétés de producteurs qui amènent avec elles leur personnel. Nous sommes là en face d'un des aspects tragiques pour la région parisienne de la crise du cinéma, mais cette crise n'est en elle-même qu'un des résultats de la crise générale sur laquelle, je crois, il est nécessaire que nous recevions du Gouvernement des indications quant aux remèdes qu'il compte adopter pour y faire face.

La crise du cinématographe français a des causes d'ordre général où le Gouvernement a une lourde part de responsabilité, ainsi que les gouvernements qui se sont succédé depuis 1946.

Actuellement, le prix de revient d'un film est à peu près au coefficient 22, coefficient normal, alors que le prix des places, c'est-à-dire le prix de vente de ce film, n'est qu'au coefficient 14. C'est là le résultat du blocage du prix des places dans les cinémas, qui fut systématiquement pratiqué jusqu'en 1950 par les divers gouvernements.

La deuxième cause de cette crise générale du cinématographe français tient aux prélèvements du fisc. En 1939, celui-ci percevait environ 15,6 p. 100 de la recette brute des salles de cinéma ; aujourd'hui, il perçoit plus de 28 p. 100.

Enfin, la troisième cause de la crise provient de la concurrence étrangère, des accords Blum-Byrnes, dont on a tant parlé, c'est-à-dire de l'invasion progressive du marché français par les films étrangers.

Les causes sont là. Voyons comment on a essayé d'y remédier et quelles mesures ont été prises. Je crois qu'il est bon de le voir dès maintenant, puisque nous abordons une année cruciale pour le cinématographe. En effet, la loi d'aide, qui a fonctionné pendant trois ans, depuis le 28 septembre 1948, vient à expiration ainsi que les accords signés avec l'Amérique. Il est donc nécessaire et urgent que le Gouvernement définisse, d'une façon claire et précise, la politique qu'il compte suivre.

L'industrie cinématographique française est, en fait, ligotée dans toute son activité par un dirigisme qui survit depuis l'occupation et les années qui précédèrent immédiatement la guerre. Le centre national de la cinématographie, qui a été

constitué par la loi du 25 octobre 1946, est au fond purement et simplement l'héritier de l'office de Vichy. Il a institué, sur l'ensemble de notre industrie cinématographique, un dirigisme très poussé et très lourd, qui aboutira fatalement, si nous maintenons cet organisme pour coiffer l'activité cinématographique, à une sorte de prise en régie de notre industrie par l'Etat.

La confédération nationale du cinéma, qui est le syndicat patronal, a demandé la suppression de l'office. Un de vos prédécesseurs, M. Robert Lacoste, l'avait promise en juillet 1948. Je vous rappellerai, monsieur le ministre, qu'à deux reprises le Conseil de la République, suivant son rapporteur, qui est aujourd'hui sur les bancs du Gouvernement, votre collègue, M. Duchet, a conclu également à la suppression de l'office national de la cinématographie et à sa transformation en une direction administrative. Il y a là une mesure urgente à prendre; elle contribuera à replacer le cinématographe dans la règle normale des industries et dans le jeu de la libre concurrence.

Les pouvoirs de ce centre sont incontestablement excessifs.

On lui attribue le contrôle des recettes de l'exploitation. C'est du reste pour ce contrôle des recettes qu'on l'a maintenu. Or, ce qui se passe sur le plan du théâtre, sur le plan de la musique, nous montre que le rôle de l'office est parfaitement inutile. Rien n'empêcherait le contrôle d'exploitation par une société privée des producteurs, qui serait dans le monde du cinématographe ce que sont la S. A. C. E. M. pour la musique et la D. R. A. M. A. T. pour l'activité théâtrale.

La seconde raison d'être de l'office est le contrôle du financement de la production. Ce contrôle n'a de raison d'être que par le dirigisme pratiqué par l'aide au cinéma et nous verrons que ce contrôle est parfaitement vain et inutile. Je citerai à ce sujet un document incontestable, c'est le rapport de M. Génybrier, conseiller de la cour des comptes.

Le troisième rôle de l'office consiste dans l'attribution de la carte professionnelle qui constitue encore un espèce de contrôle de la profession, contrôle qui, si nous devons en croire une campagne de presse récente et les drames qui viennent de se jouer dernièrement à l'office, n'échapperait pas à certaines influences politiques.

Reste enfin l'application de l'aide temporaire, quatrième attribut de l'office et qui devra disparaître automatiquement avec la cessation de cette aide temporaire.

Somme toute, le directeur de l'office a les pouvoirs d'un véritable dictateur dont l'autorité se fait sentir sur l'ensemble de la profession, production, distribution, exploitation, une de ces dictatures qui échappe, comme celles de tous ces offices paragonnementaux, à l'autorité efficace du pouvoir exécutif et à la surveillance du Parlement, qui a voté les fonds et qui devrait en contrôler l'emploi.

La disparition de l'office réglerait, semble-t-il, ces questions de personnes dont la presse est remplie. J'ai, sur ce qu'on a appelé l'incident Fourré-Cormeray et Le Bourre, un dossier abondant. Je ne pense pas qu'il soit de notre rôle de l'ouvrir. Cela regarde le Gouvernement. Nous ne connaissons ici que des ministres. C'est à eux, et à eux seuls, de rendre compte de leur gestion. *(M. le ministre fait un signe d'approbation.)*

J'en arrive maintenant à l'aide temporaire au cinéma. Cette aide temporaire fut instituée, devant le danger de la crise qui s'accusait déjà il y a trois ans, en faveur de la production et de l'exploitation du cinéma en France. Je voudrais très rapidement essayer d'en analyser le principe, d'en voir le fonctionnement et chercher quels ont été les résultats de cette loi du 28 février 1940.

Le principe, à première vue, paraît, je n'hésite pas à le dire, absurde. Telle qu'elle est, l'exploitation de l'industrie cinématographique aboutit à une recette brute de l'ordre de 30 milliards. Je ne veux pas noyer ce débat dans les chiffres; c'est un chiffre global. Sur ces 30 milliards, l'Etat en prélève fiscalement 9. Nous venons de voir tout à l'heure ce qu'a de lourd et sans doute d'excessif cette charge fiscale qui grève l'industrie cinématographique depuis l'exploitation jusqu'à la production. Sur ces 9 milliards, l'Etat, c'est-à-dire la collectivité, en ristourne un peu moins de 4 à certaines branches de l'industrie cinématographique, notamment à la production et à l'exploitation, du reste à parts égales, mais suivant des normes qui sont des plus contestables.

En saine logique il apparaît beaucoup plus simple de décharger de ce poids fiscal la production et l'exploitation. Il y a, dans ce cycle de prélèvement sur la généralité de l'industrie cinématographique de près d'un tiers des revenus pour en ristourner ensuite la moitié à telle ou telle société de production ou à telle ou telle organisation d'exploitation, quelque chose qui ne résiste pas à l'analyse

Nous pouvons examiner du reste, malgré ce qu'elle peut avoir de dangereux, si cette loi a répondu à ce qu'en attendaient ses auteurs et dans quelles conditions elle fonctionne. Or, nous avons la chance de connaître un rapport remarquable — je tiens à le souligner en passant — d'un conseiller référendaire à la Cour des comptes, M. Genevray. Je n'insisterai pas sur toute la partie comptable de ce rapport. Ce qui est intéressant, c'est de suivre le fonctionnement, le contrôle du fonctionnement de cette loi d'aide au cinématographe.

M. Genevray, dans un rapport aussi objectif, précis et analysé que possible, est forcé de constater que le contrôle des subventions accordées tant à la production qu'à l'exploitation est un contrôle purement fictif. « L'administration, observe-t-il, est réduite à se borner à réclamer de la production les plans de financement des films à produire; ils s'agit de simples projets et l'on doit constater qu'aucune justification n'est donnée en fait des dépenses, que la nécessité du réinvestissement dans des films nouveaux des avances faites par l'Etat n'est pas contrôlée, n'est même pas contrôlable. »

« Parfois, les plans de financement sont contredits par les engagements mêmes des producteurs tels qu'ils apparaissent au registre public de la cinématographie. Les fonds d'aide, rétablissant une aisance dans la trésorerie des producteurs, pouvaient constituer l'appoint qui leur permettait de gonfler les postes les plus difficilement contrôlables dans leur objet. » Cela revient à dire qu'en fait les avances faites aux producteurs servent souvent à couvrir les dépenses les plus contestables — salaires exagérés des vedettes, dépenses somptuaires — et n'aident nullement à la fabrication de films de qualité, car c'était bien là la volonté du législateur en 1947.

Et le contrôleur Genevray poursuit: « C'est pourquoi l'administration du fonds avait cherché, non pas à retrouver d'illusoires justifications d'emploi, mais à affecter l'aide aux catégories de dépenses qui lui paraissent à la fois les plus dignes d'un règlement préférentiel et les plus faciles à contrôler: salaires, charges accessoires, dépenses d'interprétation, travaux de studio et de laboratoire, achats de pellicule, etc.

« Ces dépenses devraient être, soit remboursées sur justifications d'emploi, selon les termes de la loi, soit réglées directement à la demande des producteurs, aux fournisseurs et aux prestataires. Le système de paiement direct aux fournisseurs et prestataires avait été, du reste, prévu par la loi, mais en fait l'administration s'est toujours heurtée à l'hostilité de la production et le paiement direct n'a jamais pu se faire. »

Le contrôleur en arrive à cette conclusion désabusée: « Pour qu'un contrôle efficace soit exercé sur l'emploi des fonds avancés aux producteurs, il faudrait accentuer encore l'intervention de l'administration dont la profession se plaint déjà et se rapprocher d'une sorte de production en régie, faute de quoi aucun contrôle sérieux ne pourrait être exercé. »

Nous retrouvons donc ce que j'affirmais tout à l'heure: nous sommes, pour l'application de la loi d'aide au cinématographe dans le cadre de l'office, en train d'évoluer lentement vers une régie d'Etat de l'industrie cinématographique. Du reste, ce qui se passe pour l'exploitation n'est pas toujours édifiant et, dans le même rapport (page 24) je lis les observations suivantes:

« Dans la très grande majorité des cas, l'instruction des demandes, l'examen des dossiers par la commission régionale, puis par la commission nationale et le contrôle de l'exécution des travaux, s'effectuent d'après des pièces dont l'exactitude ou la sincérité sont loin d'être certaines. L'administration du fonds s'efforce de resserrer son contrôle, d'exiger des factures acquittées, d'effectuer par sondage des vérifications. Elle parvient ainsi à de nombreux redressements, mais des fraudes restent faciles soit par majoration de devis ou de facture, tacite ou concertée, entre l'exploitant et l'entrepreneur, soit par recours à des rendus abusifs lorsque des matériels commandés et livrés sont restitués, contre avoir, aux fournisseurs quelque temps après la livraison. »

Nous assistons là, sous le couvert de l'Etat, à une étrange industrie où les deniers publics sont en jeu. En lisant ces pages du rapport du contrôleur Genevray, nous étions en droit de nous demander si l'application de l'aide au cinématographe n'était pas en train d'engendrer des mœurs dignes de la caverne d'Ali Baba dans l'industrie cinématographique.

Sans vouloir rapporter ici des échos trop directs des campagnes de presse, nous sommes amenés, en lisant un document officiel, à nous demander jusqu'à quel point les accusations précises portées par M. Le Bourre dans la brochure qu'il a éditée et dont il nous a saisis n'ont pas une grande part de justification. Car, enfin, si l'homme chargé d'analyser le fonctionnement précis de l'aide est forcé de reconnaître que, pour la production comme pour l'exploitation, aucun contrôle effectif ne peut être fait quant à l'emploi des fonds versés

aux producteurs et aux exploitants, nous sommes en droit de nous demander quels abus, quels actes de favoritisme cela peut cacher. Il va de soi que, quelle que soit la décision que nous prendrons ou serons amenés à prendre pour la reconduction ou la refonte de la loi de 1948, il est absolument nécessaire qu'un contrôle efficace soit fait de l'emploi des fonds.

Cette question de l'emploi des fonds a certes son utilité. Nous admettrions que, sur les 7 à 8 milliards gérés par l'office du cinématographe au titre de l'aide à l'industrie cinématographique, il existe certains abus, certains coupages, si cette loi avait apporté au cinématographe français l'aide que nous étions en droit d'en attendre et si elle avait répondu aux espoirs qu'elle avait fait naître.

Or, toujours en me basant sur le rapport du contrôleur Genevray, je suis forcé de voir que, sur les cinq points principaux, cette loi, par suite de la taxe parafiscale, a fait faillite. En effet, cette aide est reversée au prorata des recettes des films précédents à certains producteurs; elle est reversée en tenant compte uniquement des recettes commerciales.

En Italie, qui a adopté pour son industrie cinématographique une loi analogue, les productions dites de valeur artistique sont financées à 18 p. 100; celles de valeur moyenne, à 10 p. 100 seulement et les productions sans valeur artistique ne reçoivent aucune subvention.

En France, l'automatisme de la subvention jouant au prorata des recettes faites par les films précédents a définitivement éliminé le facteur valeur. Cela, c'est le résultat de la politique voulue et imposée par la profession, c'est-à-dire par les firmes de production qui détiennent en fait une sorte de monopole du film dit « commercial ».

Leur thèse est la suivante, et nous ne pouvons l'accepter: « Le public, en matière de qualité, est le seul juge. Il n'existe qu'un seul critère: le succès ».

Commercialement, la définition est incontestable. Mais, s'il s'agit d'un succès commercial, nous ne voyons pas, alors, le rôle de l'Etat. S'il s'agit d'un succès facile, faisant appel aux trucs les plus vulgaires pour appâter le public peu regardant sur la qualité du film qu'on lui présente, la collectivité n'a nullement à faire les frais de ce genre d'opération, d'autant que le public n'a pas du tout l'air de se laisser faire. Les chiffres que j'ai cités au début de cette intervention montrent que c'est par millions que les spectateurs français se refusent aux films de qualité médiocre que leur offre la production française, d'une façon générale.

Je ne voudrais pas prolonger indéfiniment cette intervention, mais j'ai un document qui m'a été remis par notre collègue M. Pouget, député du Pas-de-Calais, et qui me semble à cet égard significatif. C'est une adresse de tous les exploitants de salles du Pas-de-Calais qui protestent contre les quotas que l'on impose à leurs salles et contre la médiocrité de la qualité des films que leur donnent les producteurs français.

Le quota qui, dans son esprit, doit défendre le film français a, dans la pratique, un résultat opposé. Il s'agit, en réalité, de facilités accordées aux producteurs de films et, par le fait, d'une prime à la médiocrité. Il est prouvé que, depuis l'application du quota, la qualité du film français a diminué. Je ne crois pas que l'on fasse preuve d'un excès de sévérité à l'égard des producteurs français en reconnaissant que, d'une façon générale, la qualité des longs métrages fournis depuis quelques années est tout à fait inférieure.

Le fait paraît d'autant plus incontestable que les hommes qui sont chargés de la propagande française à l'étranger, propagande par le livre, par les arts, comme par le film, ont dû créer, au sein du ministère des affaires étrangères, à la direction culturelle, un service chargé d'acheter, de produire des films français exportables et capables de toucher un public étranger.

Je crois que l'existence même d'un service cinématographique de courts métrages au quai d'Orsay, qui a du reste rendu les plus grands services à la propagande française, illustre la faillite sur le plan de la qualité des méthodes dont on a usé jusqu'à maintenant au centre du cinématographe.

Je ne voudrais pas prolonger, je l'ai dit, ce débat, mais il est tout de même bon de savoir quels sont les films qui ont été suscités, en dehors du centre, par l'activité des relations culturelles. Ce sont tous ces films de culture générale et de propagande française, comme *Les Fêtes galantes de Watteau*, *Les Paysages insolites*, *Montmartre et ses peintres*, *Victor Hugo à l'île de Jersey*, *Henri Rousseau, le douanier*, *L'Affaire Monet*, etc., qui connaissent sur les écrans français, comme sur les écrans étrangers, les plus vifs et les plus légitimes succès. Je crois qu'en négligeant ce facteur de qualité, la loi actuelle commet, quant à l'avenir de notre cinéma et quant au rayonnement de l'influence française à l'étranger, une très grave

faute. Admettre que seul le succès commercial douteux d'un film donne droit à l'aide, c'est véritablement fermer les portes à l'avenir du cinématographe.

Le cinématographe français ne pourra jamais s'affirmer par ces films très coûteux, par ces grandes productions en technicolor qui font le succès des grands studios américains. Tous nos efforts, depuis les lointaines créations à la naissance du cinématographe — je ne parle même pas de Lumière en 1895, mais, beaucoup plus près de nous, des essais d'un Clair, d'un Epstein, de tous ces pionniers du cinéma français, d'un Cavalcanti, d'un Abel Gance — ont été orientés vers la recherche originale d'une technique nouvelle, d'un effort nouveau, soit sur le plan artistique, soit par la prise des vues. C'est là où le cinématographe français pourrait affirmer sa primauté. En suivant lentement une pente facile, en transformant l'art cinématographique en une espèce de culture de navets, je m'excuse de ce terme inélégant, nous tournons le dos aux intérêts mêmes du cinématographe français.

Le second point sur lequel il faut reconnaître, avec le rapport auquel j'ai fait tant d'emprunts jusqu'à maintenant, que l'aide a fait faillite, c'est qu'elle a permis une production plus abondante de films, mais qu'elle n'a en rien aidé à l'équipement du cinématographe français, au renouvellement de son matériel. Il y a là encore, sur ce point très précis, une transformation profonde à apporter à la loi telle qu'elle fonctionne.

En fait, la loi sur l'aide temporaire, qui est une espèce de palliatif provisoire apporté à la crise du cinéma, constitue un pool des recettes établi par préciput et donné à certains producteurs. Je crois qu'il serait beaucoup plus juste et beaucoup plus efficace de réserver à l'industrie de base du cinéma, aux studios, à leur équipement technique, une part importante de l'aide consentie à l'industrie cinématographique.

Par ailleurs, l'aide a favorisé d'une façon incontestable les gros producteurs par rapport aux jeunes firmes et aux firmes hardies, aux firmes techniques, parce que, s'appliquant automatiquement aux succès précédents, elle a paralysé les entreprises des firmes plus jeunes et plus modestes.

Enfin, et c'est là encore que la législation actuelle présente un très grand danger, elle a favorisé et elle favorise le long métrage au détriment du court métrage, et nous venons de voir, par l'énumération très rapide et très incomplète que j'ai faite tout à l'heure, à quel point les films de court métrage affirmaient la valeur de la production française. Les dispositions assez rigides qui ligotent jusqu'à la confection des programmes du cinéma lient, en fait, le sort des courts métrages qui servent de hors-d'œuvre aux grands films à l'avenir du long métrage. Et, comme l'aide n'est donnée aux films qu'au prorata des recettes, le meilleur court métrage, s'il a son sort lié à la production d'un film médiocre, peut se voir pénalisé. Ce sont là des points de détails un peu techniques, mais qui illustrent d'une façon incontestable la manière hâtive et incomplète dont fonctionne la loi de 1948.

Il y a là véritablement un problème, monsieur le ministre, sur lequel il est bon que nous revoyions, le plus rapidement possible, des apaisements. Nous aimerions savoir quelles sont les mesures envisagées pour venir en aide d'une façon efficace à cette grande industrie française menacée.

Je n'ai pas la prétention, dans une intervention comme celle-là, déjà trop longue et encore incomplète, d'apporter une solution à la crise qui menace l'industrie cinématographique, non seulement en France, mais dans le monde entier. Cependant, je crois que quelques idées générales s'en dégagent facilement.

Il faut d'abord sortir de ce que j'appellerai le domaine du « para »: parafiscalité, offices paragouvernementaux. En grec « para » veut dire à peu près et à côté. Eh bien! J'ai l'impression que l'aide actuelle a justement mis à côté. Il faut savoir quelle est la conception que nous avons du cinématographe; s'il s'agit d'une industrie, il convient de la traiter comme telle, en lui laissant son entière liberté d'exploitation, tant dans les salles pour la confection des programmes que pour la distribution et pour la production.

Il faut en finir avec ce dirigisme qui est à la base de cette colonisation politique dénoncée avec tant de vigueur par certains organes de presse. Suppression du centre, substitution au centre d'une direction administrative, c'est là le premier point et un point urgent, suppression du centre, qui doit entraîner dans quelques mois la suppression de l'aide telle qu'elle fonctionne.

Je crois que la vraie sagesse, la vraie raison, si nous revenons à la liberté, c'est d'alléger considérablement la fiscalité qui pèse sur l'industrie cinématographique, car enfin, au lieu de répartir un peu au hasard et, en tout cas, dans des conditions déplorables 4 milliards sur les 10 milliards que l'on a prélevés

sur l'industrie cinématographique, il serait beaucoup plus simple de laisser à sa disposition 5 milliards en l'allégeant de ses charges fiscales.

Ceci ne voudrait pas dire que, par ailleurs, l'Etat, la collectivité, doit se désintéresser de l'action du septième art. Il faudrait substituer à cette espèce de pool des recettes un fonds d'entretien et d'équipement de l'industrie cinématographique et, puisque nous allégerions ainsi considérablement le poids qui pèse sur la production et sur la présentation au public, il serait sage aussi de permettre à nos studios de s'équiper d'une façon moderne, afin de pouvoir concurrencer aux moindres prix la production américaine.

Enfin, je n'oublie pas que l'Etat possède un secteur de cinéma à lui. Ce secteur et cette activité ont donné lieu aussi à de nombreuses critiques. A vrai dire, et sans aucun parti pris, je les crois absolument sans fondement. Je crois que l'union générale cinématographique, qui est l'héritière des entreprises allemandes confisquées lors de la Libération, a apporté à la production française un contingent de films parfaitement honorables et qu'elle a joué son rôle de secteur témoin.

Oh ! bien sûr, elle n'est pas à l'abri de certaines critiques. On a beaucoup parlé d'un scandale au sujet du film *Alice au pays des merveilles*. Je dois dire que j'avais été très surpris aussi, mais, quand on étudie de bonne foi certaines affaires, il faut reconnaître que, si *Alice au pays des merveilles* a été une erreur, c'est une erreur qui n'a rien de déshonorant. Il s'agissait, du reste, avec une subvention étrangère, celle de Rank, qui devait être de 5 p. 100 et qui a couvert seulement 30 p. 100 des frais. Il s'agissait, dis-je, de concevoir en France une œuvre capable d'aller concurrencer la production étrangère sur le terrain anglo-saxon.

Je crois que l'entreprise était dangereuse. Je me souviens l'avoir dit à cette époque. Il est très dangereux, en France, de vouloir réaliser et transposer au cinéma une œuvre si spécifiquement anglo-saxonne qu'*Alice au pays des merveilles*. J'ai déclaré, au cours d'une discussion, que l'industrie française ferait mieux de monter *Le Chat botté*. En effet, dans l'atmosphère des contes de Perrault, le producteur français doit pouvoir mieux traduire son propre génie qu'en interprétant cette poésie ombrageuse et un peu nuageuse de l'âme celtique et anglo-saxonne.

Toujours est-il que la tentative est honorable, à tel point que les Américains se sentant menacés, se sont empressés de monter une autre *Alice au pays des merveilles*. Comme il s'agit d'U. G. C., on oublie toujours de dire que certains des films qui ont remporté un grand succès à l'étranger — je pense notamment à *Monsieur Vincent* — ont été réalisés avec la participation de cet organisme. Même si l'Etat était amené à faire certaines dépenses, je crois qu'il serait sain et normal de les engager. Nous les faisons pour les théâtres nationaux. Il est digne d'une collectivité comme la nôtre, il est digne de la civilisation française que l'Etat ait une zone où il puisse agir directement pour un cinéma qui soit véritablement un septième art.

J'en arrive à la dernière mesure que je me permettrai de préconiser. Nous avons dit : suppression du centre et transformation de ce centre en direction. Mais, où et à quelle activité publique rattacher cette direction ? Est-il logique que, dans notre pays, trois activités qui participent du même esprit, du même art, du même besoin de distraction et d'élévation des esprits, le théâtre, le cinéma et la télévision, soient rattachées à trois ministères différents, le théâtre dépendant de l'éducation nationale par le secrétariat d'Etat aux Beaux-Arts, la télévision dépendant de la radio, rattachée à la présidence du conseil, et le cinéma, un peu enfant perdu (*M. le ministre fait un signe de dénégation*), relevant du ministère de l'industrie, mais écrasé entre la sidérurgie et l'industrie cotonnière et ayant trop tendance à oublier qu'avant toute chose il est un art : le septième art.

J'ai bien peur que nous nous penchions un peu tardivement sur ce problème de la crise du cinématographe. Le cinématographe est encore relativement jeune. Nous avons assisté à ses premiers balbutiements. Si nous n'avons pas connu, dans notre adolescence, les enthousiasmes de nos pères pour Sarah et d'autres, nos cœurs ont vibré, en voyant les *Mystères de New-York*, pour Ellen Dodge, que représentait alors Pearl White, et pour Mary Pickford. Le cinéma est notre contemporain et c'est déjà un art directement menacé.

Voilà poindre à l'horizon, encore timide et modeste chez nous, la télévision ; mais, en Amérique déjà, en Angleterre même, à nos portes, la télévision est un art qui s'impose. C'est un fait : partout où s'installe un poste de télévision, il y a perte de clients. On compte une diminution normale de 25 p. 100 du nombre des entrées dans les salles de cinéma par achat de poste de télévision en Amérique.

La télévision se développe beaucoup trop lentement chez nous. Cependant il en est du reste comme du cinéma : au point de vue technique, nous sommes à l'avant-garde. Demain, la télévision peut porter, si nous n'y prenons garde, un coup très grave à cette industrie et à cet art qu'est le cinéma. Devons-nous laisser se développer le cinéma sans le coordonner avec la télévision ?

Là est le problème. Si nous nous engageons dans cette voie, si nous protégeons le cinématographe sans tenir compte des nécessités de demain — c'est-à-dire celles de la télévision qui, du reste, va rassusciter le théâtre et lui apporter une aide matérielle comme l'automobile est venue au secours de la route que le fer pensait avoir définitivement évincée des grands circuits, à la fin du XIX^e siècle nous risquons, une fois de plus, de nous engager dans cette politique ruineuse et à courte vue qui consiste à aider des activités déjà plus ou moins condamnées.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que les primes données à la navigation à voile ont, à la fin du siècle dernier, coté à la France sa place et son rang parmi les nations maritimes. Il s'agirait donc de réunir, de contrôler dans une même synthèse toutes ces activités différentes. La direction du cinématographe doit, avec celles de la télévision et de la radiodiffusion, dépendre d'un ministère de la production culturelle en France.

Voilà, je crois, les grandes lignes d'une politique dans laquelle il faut nous engager, en tout état de cause, monsieur le ministre. Je me permets de vous rappeler que les derniers incidents dont toute la presse s'est fait écho et la situation dramatique du cinématographe exigent des actes immédiats. Nous attendons votre programme avec impatience. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite, ainsi que sur divers autres bancs.*)

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

M. Radius. Après avoir entendu parler du problème du cinéma, surtout au point de vue de la production, sur le plan national, je ne voudrais pas manquer l'occasion qui m'est offerte par cette question orale avec débat pour évoquer un problème intéressant les films étrangers, plus particulièrement les films allemands dans les trois départements du Rhin et de la Moselle.

Depuis quelque temps, les films allemands passent sur les écrans de certains cinémas, surtout à Strasbourg et dans d'autres villes. Ils sont annoncés par de grandes affiches et provoquent de longues files d'attente devant les guichets de ces salles. Cela a choqué de nombreux Alsaciens et Lorrains, ainsi que bon nombre de membres du Conseil de l'Europe, tant Français qu'étrangers.

Cela n'a pas choqué tout le monde ; d'autres se réjouissent de cette situation, et je ne voudrais manquer de vous donner lecture de la traduction que j'ai essayé de faire de quelques pages d'un journal allemand, *Rheinpfalz*, du 16 octobre 1951. Ce journal, relatant d'abord l'affluence aux guichets du théâtre au sujet de deux représentations données par la troupe d'Innsbruck, enchaîne, en parlant du cinéma :

« Pareille chose se produisit déjà cette année lorsque les cinémas d'Alsace-Lorraine pouvaient de nouveau projeter des films allemands ; les queues se pressaient devant les guichets.

« Certes, ce n'était pas là un triomphe pour un art cinématographique allemand de qualité supérieure. Ce qui s'exprimait à cette occasion peut être considéré comme l'expression d'une saine réaction de la population devant une politique nationaliste déplacée, pratiquée depuis 1940.

« Durant quatre années, sous la domination allemande, l'usage public de la langue française était interdit. Puis on tomba dans l'autre extrême, avec l'interdiction de la langue allemande.

« La grande ruée vers les films allemands et les pièces allemandes est à considérer comme l'expression de la satisfaction d'une liberté culturelle acquise sous le signe d'une compréhension franco-allemande croissante. Il est d'autant plus regrettable qu'à Paris courent des bruits réclamant un contingentement des films parlant allemand dans les départements français de l'Est. Le contingentement de films est, de toute façon, discutable en soi ; mais la chose devient douteuse et hors d'actualité si, à défaut de point de vue économique et artistique, les seuls intérêts nationaux doivent prévaloir.

« On devrait, également en France, se rendre à l'évidence que l'Alsace-Lorraine est un territoire caractérisé par son bilinguisme. »

Mesdames, messieurs, je vous laisse juges. Quant à moi, je me bornerai à dire que cet écrit ne pêche pas par excès de pudeur.

Il ne faut d'ailleurs pas trop s'inquiéter au sujet de l'affluence dans ces cinémas à la projection des films allemands. Il faut un peu tenir compte du caractère frondeur de l'Alsacien. Si, en 1942, par exemple, une salle strasbourgeoise avait pu passer des

films français sans que le spectateur ait eu à craindre les sévices de la Gestapo, ce film, fût-il le plus mauvais, aurait passé durant sept mois et les files d'attente auraient été dix fois plus longues. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite et sur divers autres bancs.*)

Que s'est-il passé depuis ? Vers la fin de 1950, un premier film allemand est apparu sur un écran strasbourgeois : *Berliner Ballade* (la Ballade berlinoise) qui, si mes renseignements sont exacts, a été projeté grâce à un petit tour de passe-passe. Il a été présenté comme film allemand, commenté par Claude Dauphin.

S'il y avait un peu de Claude Dauphin au début de ce film, c'était bel et bien en parlant allemand. C'était ainsi entr'ouvrir un tout petit peu une porte sur un couloir. Les battants se sont ouverts naturellement bien vite et bien grand. J'ai dit couloir, parce que ce couloir était axé uniquement sur les grandes villes et vous allez voir pourquoi. L'administration a dès lors mis en place un système de visas des films allemands : quatre visas par film. Cela veut dire qu'un film allemand peut passer dans quatre salles seulement, au maximum pendant un mois.

Or, d'après les directeurs de salles, ces films allemands reviennent évidemment très cher et, pour récupérer les frais, il faut obligatoirement les passer, là où l'on a le plus de chances de faire des recettes. Ainsi, un film allemand intitulé *Schwarzwaldmadel* (La Jeune Fille de la Forêt-Noire) a coûté 3 millions que le représentant du producteur a encaissés. Pour rentrer dans les frais, on a projeté ce film sur les plus grands écrans, si bien que de tels films ne peuvent pas passer sur les écrans des petites localités, d'autant plus que s'organisent des transports en autocars ramassant les spectateurs dans un très grand rayon autour de Strasbourg, par exemple, et les amenant rejoindre la masse des spectateurs de ces salles.

J'ai parlé tout à l'heure d'un couloir ; mais il y a aussi les passages plus ou moins clandestins. Ainsi, des professionnels se mettent en rapport avec des dirigeants de sociétés sportives ou d'amicales de sapeurs-pompiers leur proposant de passer un film allemand. Ils bénéficient naturellement, à ce moment-là, d'une détaxe ; mais le film est là et il peut être projeté en fraude. Pas plus tard que la semaine dernière, un journal corporatif, *La Cinématographie française*, faisait paraître une publicité de la maison Windsor proposant une sélection spéciale de films allemands pour l'Alsace et la Lorraine. Je me demande quels sont les gens qui sont à la tête de cette société et s'il est exact, comme il a été prétendu, que ces films n'étaient pas sous-titrés alors que la réglementation l'exige.

Un hebdomadaire illustré de Strasbourg, qui porte le beau nom évocateur de *Cigognes*, a fait, l'année dernière, une enquête. S'adressant aux lecteurs et aux directeurs de salles, il leur posait les questions suivantes :

« 1° En quoi le film parlé allemand vous apparaît-il plus attrayant, comparé aux films français ou américains ? »

« a) Est-ce à cause de la plus grande facilité au point de vue linguistique ? »

« b) Est-ce à cause du sujet du film en lui-même ? »

« 2° Etes-vous partisan du contingentement du film parlé allemand ? Si oui, pourquoi ? »

Cet illustré a reçu de nombreuses réponses qui se résument à peu près en ceci :

« Films parlés allemands, pourquoi pas ? Tout particulièrement des opérettes, mais en quantité restreinte. »

Les distributeurs et les propriétaires de salles se méfient d'ailleurs un peu du film allemand et évitent ceux d'entre eux qui emploient un ton trop prussien, mal porté. Ils évitent aussi de présenter le gendarme allemand. C'est pour cela que la préférence va à l'opérette viennoise. Certains lecteurs, même des directeurs de salles ont constaté dans leurs déclarations que les films allemands intéressaient les plus de 40 ans, ceux qui n'avaient pas eu la chance d'avoir pu aller à l'école française. Mais je me suis donné la peine de regarder un peu les spectateurs qui se pressaient aux caisses des cinémas. Il y a aussi, malheureusement, des plus jeunes, il y a ceux que j'appellerai les victimes du « trou » de 1940 à 1945 qui ont dû fréquenter l'école allemande qui, après, ont été incorporés dans l'armée allemande qui, qu'on le veuille ou non, ont pratiqué pendant des années, uniquement la langue allemande, et qui, à la maison, bien souvent ne parlent que le dialecte. Ce sont surtout ceux-là qui devraient nous intéresser. Il faudrait pouvoir donner l'occasion à ces jeunes de pratiquer la langue française, de l'entendre, mais sans contrainte, car le résultat serait alors douteux.

Dans le cadre de cette enquête, permettez-moi de vous lire l'extrait d'une lettre qui résume assez bien la situation.

« Il y a chez nous cependant des gens qui cherchent partout à exploiter les arguments politiques. On peut voir un film allemand tout en étant bon Français. J'ai vu la *Chauve-Souris* en allemand, et la pré-annonce en français. Quelle différence ! Tout comme la langue allemande va à l'opéra wagnérien, l'anglaise à Hamlet, le film allemand réclame un texte de même langue. Pouvez-vous vous représenter, par exemple, le film *les Vignes du Seigneur*, avec Victor Boucher, traduit en allemand ? Moi non. Et avec l'excellent enquêteur je dis : « moi non plus ! »

L'enquête se terminait alors auprès de quatre directeurs de grands cinémas strasbourgeois. Leurs points de vue diffèrent. Deux directeurs se sont déclarés partisans de la projection en nombre limité. Un autre, également partisan, pour des raisons syndicales — je parle du syndicat des propriétaires de salles — quoique personnellement opposé, est décidé à ne jamais projeter de films allemands.

Un quatrième se déclarait opposé aux films allemands, mais je dois dire que, depuis, il a probablement changé d'opinion et très certainement d'attitude, car dans sa salle, également, passent des films allemands, toujours avec l'explication : il faut passer de temps en temps des films allemands, parce que la recette est plus forte, et souvent, nous dit-on, la recette d'un film allemand couvre le déficit d'un ou plusieurs films parlants français.

Je puis vous citer quelques chiffres très éloquentes en eux-mêmes.

Une certaine salle de Strasbourg a fait, au cours du deuxième trimestre 1951, pour le film allemand *Gabriella*, 33.000 entrées ; il a passé durant 25 jours. Les recettes étaient de 3.400.000 francs.

Un autre film *Embrasser n'est pas pêcher* a fait plus de 50.000 entrées durant 28 jours et une recette de 5.100.000 francs.

Pendant ce temps, les films parlant français ont fait des entrées allant de 2.200 à 4.000, 6.000 et au maximum 7.000

Ils ont passé pendant six, sept et au maximum onze jours et les recettes se sont étalées entre 223.000 et 700.000 francs au maximum. Mais je me dois aussi de signaler le cas d'une petite ville du Haut-Rhin. L'administrateur est de vos collègues, il ne m'en voudra pas de l'appeler petite ville. Le directeur a, à peu près, résumé la situation de la manière suivante : premier film allemand passé, un triomphe, le deuxième, succès moyen, le troisième, un désastre.

De tout ceci, il ressort qu'il y a des mesures à prendre et à prendre d'urgence. D'ailleurs, un de mes collègues, député de mon département a reçu dernièrement une lettre du ministre de l'information qu'il a fait publier, il y était dit :

« Un projet de décret est actuellement à l'étude tendant à accroître le nombre des passages de ces films et je ne manquerai pas de vous tenir informé des mesures qui seront prises dans ce sens. »

Si vous le permettez, j'insisterai sur l'urgence de ces mesures, mais aussi sur la nécessité de ne pas les prendre à la légère. Il faut sans doute faire intervenir des détaxations. Mon collègue et ami M. Debù-Bridel nous a exposé tout à l'heure comment en Italie on savait favoriser le film national. Il faudra, sans doute, en faire autant chez nous. Mais il faut aussi, peut-être, examiner la situation sur le plan des municipalités. Il faut peut-être que des contacts soient pris entre les directeurs de salles et les municipalités en cause.

Peut-être faudra-t-il étudier le problème des taxes et même des tarifs sans toutefois qu'il en résulte des dommages pour les municipalités. Il faut en tout cas — je me permets de le répéter — prendre des mesures d'urgence.

J'insiste sur le côté délicat du problème : il ne faut en aucun cas, dans nos régions surtout, par des demi-mesures ou par de mauvaises mesures, permettre à des gens mal intentionnés de travailler contre les intérêts nationaux, dans les départements éminemment français du Rhin et de la Moselle. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche, au centre et à droite ainsi qu'au centre et à droite.*)

C'est pour cela que je me suis permis, mesdames, messieurs, de vous soumettre la proposition de résolution suivante que je viens de défendre :

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre d'urgence les mesures qui s'imposent pour réglementer la projection des films allemands dans les cinémas des départements du Rhin et de la Moselle, en tenant compte du rôle culturel que doit jouer le cinéma, mais surtout aussi des besoins réels de la population des localités rurales ; »

« Demande qu'avant toute décision soit pris l'avis d'une commission à créer à Strasbourg, composée des représentants du syndicat des directeurs de salles, des municipalités des grandes villes et des associations des maires. »

Telle est, mesdames, messieurs, la proposition de résolution que je vous prierais tout à l'heure de bien vouloir adopter dans l'intérêt de la cause du cinéma français dans nos régions. (Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche, au centre et à droite ainsi que sur divers autres bancs.)

M. le président. La parole est à Mme Roche.

Mme Marie Roche. Mesdames, messieurs, il n'est plus possible de taire la grande détresse du cinéma français. Chacun s'accorde à reconnaître que la menace qui pèse sur nos studios de production est des plus graves et que cette branche culturelle de notre économie doit être protégée.

Il est bon que des voix comme celle de notre collègue M. Debû-Bridel viennent confirmer à cette tribune que le cri d'alarme que nous jetons, il y a plusieurs années, était justifié et nos craintes bien réelles.

On n'est jamais trop nombreux pour défendre une bonne cause et nous nous réjouissons, monsieur le ministre, de n'être plus seuls à vous demander d'intervenir, au plus vite, pour redresser une situation lamentable et réparer des erreurs injustifiables. Cependant on nous excusera de rappeler, une fois encore, au pays de Descartes, que la logique accompagne rarement nos actions. En effet, les partis auxquels appartiennent les orateurs qui viennent de me précéder, portent tous une très grande part de responsabilité dans la situation dont nous discutons en ce moment.

Le rassemblement du peuple français, par la voix de son chef, le général de Gaulle, s'est déclaré en accord avec la politique suivie, par les gouvernements soumis à l'obédience américaine. Il accepte donc les conséquences sociales et nationales de cette obédience et il porte une lourde part de responsabilité dans la crise aiguë que traversent le cinéma français et tant d'autres branches industrielles. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Le parti socialiste, pour sa part, porte lui aussi une lourde charge avec les accords Blum-Byrnes qui ont été le prélude à l'abandon de notre souveraineté nationale, et par voie de conséquence, économique.

M. Alfred Paget. Ce qu'il fallait démontrer !

Mme Marie Roche. Le fonctionnaire qui se trouve à la base de la question orale vient, nous dit-on, d'être révoqué pour avoir manqué aux règles usuelles de la bonne éducation. C'est un responsable de Force ouvrière; il a tenté, essayant d'une mauvaise défense, d'alléger le poids des responsabilités de son parti et de sa centrale syndicale en usant à son tour de l'anti-communisme. Cet argument a tellement servi qu'il ne peut plus tromper personne et que seule une presse que nous ne qualifierons pas ose faire écho tout en étant obligée de reconnaître que la crise du cinéma existe bien, qu'elle a d'autres causes que celles que l'on cherche à mettre en avant pour justifier et pour servir à camoufler les causes réelles.

M. Debû-Bridel a donné à ses constatations...

M. Jacques Debû-Bridel. Vous m'interpellez !

Mme Marie Roche. ... et à sa dissertation le terrain qui lui est personnel et qui n'est pas le nôtre. Il faut situer la question sur son plan véritable.

La situation dans laquelle se débat le cinéma français est liée à un ensemble de faits qui ne se peuvent séparer car ils ont, au départ, les mêmes causes et aboutissent naturellement aux mêmes effets. L'industrie du cinéma est victime de la préparation à une nouvelle guerre, comme en ont été victimes notre industrie aéronautique, le tissage, la chaussure, notre artisanat, notre commerce et, chaque jour un peu plus nombreuses, toutes les branches de notre économie nationale.

Tout ce qui aide à la vie, ce qui donne corps à la vie d'un pays, à la vie humaine, est actuellement subordonné à la mort. C'est pourquoi nous voyons que l'affluence dans les salles de projection accuse une nette diminution: 370 millions de spectateurs seulement en 1949-1950, contre 420 millions en 1946-1947 et, depuis, d'après les renseignements recueillis, ce chiffre s'avère encore beaucoup trop optimiste. La raison de cet absentéisme, les Durand et les Dupont de France, consultés, nous en ont donné les motifs. Les réponses ont parfaitement résumé la situation.

« Le beef-steak trop cher ne nous laisse plus de quoi payer pour assister à la projection de navets », ont dit les uns,

tandis que les autres ont déclaré: « Ce n'est pas le cinéma qui est trop cher, c'est l'ensemble de la vie », liant ainsi le particulier avec le général, comme le fait toujours le bon sens populaire. La grande majorité d'entre eux s'est déclarée lasse, écoeurée de la mauvaise production américaine dont nos écrans sont inondés. Trop de revolvers, de mitraillettes, d'attaques à main armée. Cela sent l'anarchie, la guerre, l'abandon de tout idéal élevé, et cela nous lasse.

En effet, nous le savons tous, le film étranger distrait à son profit près de 50 p. 100 des recettes françaises. Les accords franco-américains de 1948 ont amené sur nos écrans un nombre considérable de films étrangers. Une brochure que j'ai sous les yeux, émanant de la confédération nationale du cinématographe français, datée de septembre 1949, déclare, page 8: « Les accords Blum-Byrnes, qui devaient remédier à cette situation, se sont révélés particulièrement décevants. Ils ont donné lieu à l'entrée massive de films des producteurs américains indépendants. »

Pour compléter l'effet désastreux de ces accords, le fisc s'est borné à prélever en supplément un impôt des plus lourds, qui dépasse 30 p. 100. Le total de cet impôt se chiffre par plusieurs milliards, et sert, sans nul doute, à aider au réarmement mortel.

Cependant, le cinéma français doit vivre, et il vivra, car nous l'y aiderons. Nous n'admettons pas que l'on puisse dire, comme je l'ai lu dans la brochure que je citais il y a quelques instants, que « le cinéma, par un retour cruel des choses, est en train d'acquiescer chèrement des privilèges maintenant passés »; ou encore, comme d'autres voudraient le faire croire, que les pseudo hauts salaires payés aux vedettes deviennent des voies de déviation des véritables problèmes et cachent les culpabilités certaines.

Ainsi que l'a dit M. Marcel Carné, on met toujours à l'avant certaines vedettes, toujours les mêmes d'ailleurs, en face d'un chiffre exorbitant, sinon faux, du moins exagéré la plupart du temps. Et quand cela serait ? Il y a une raison et une raison très simple, c'est que les vedettes drainent les spectateurs vers les salles de cinéma et que le talent, la valeur d'un être humain doivent être payés à leur juste prix.

M. le ministre de l'industrie et de l'énergie s'est indigné, m'a-t-on dit, de ce qu'un opérateur de cinéma pouvait gagner annuellement 1.200.000 francs. Combien gagne-t-il donc lui-même à sacrifier notre industrie et à décourager notre commerce ?

On met également en avant une pseudo crise de qualité. Rarement le cinéma français fut aussi humain, aussi sensible aux peines, au bonheur, à la préoccupation et aux luttes des hommes. Il répond ainsi au désir presque général des auditeurs, qui s'est encore exprimé, par la bouche des Dupont français, en ces quelques mots: « Nous voulons des films qui plongent dans la réalité sociale ». Si le cinéma s'intéresse à des problèmes nouveaux, à la paix, à la solidarité ouvrière, ce n'est pas une baisse de qualité, mais une orientation de qualité. Un film comme *Les miracles n'ont lieu qu'une fois* en est bien la preuve évidente. La vraie raison de la situation actuelle n'est pas là, nous le répétons; elle est dans ce fait que des films américains sont introduits en France, doublés en langue française, puis exportés comme films parlants totalement français, en Italie, en Belgique et en Suisse.

Cette production ajoutée à l'importation et à la projection de films toujours américains sur nos écrans drainent actuellement plus d'une dizaine de milliards vers leurs pays d'origine, alors que les films français présentés aux Etats-Unis nous rapportent seulement 28 millions.

On a raison de s'inquiéter de la menace qui pèse sur les studios. Les studios sont les usines du cinéma. Ils sont la réunion d'un ensemble de matériaux sans lesquels il est impossible d'entreprendre une production cinématographique suivie. Il nous faut leurs laboratoires, leurs bureaux, leurs loges, leurs salles de projection permettant de vérifier le travail fait au fur et à mesure.

Le studio donne au cinéaste les moyens de reconstruire la réalité. Ils sont donc indispensables, ils ne doivent pas fermer; mais, si nous comprenons et si nous regrettons leurs difficultés, nous ne pouvons oublier que, si leur crise est une réalité, elle n'est en elle-même qu'une conséquence, qu'un aspect de la crise générale du cinéma; leur fermeture ne résoudrait pas cette crise mais, au contraire, en aggravant les difficultés, elle entraverait pour l'avenir la production du film de qualité.

En ce qui concerne le prix de revient des films, nous devons indiquer que celui-ci, pour les films produits en 1950, n'atteint pas 50 millions, alors que, si on appliquait le coefficient officiel de la hausse des prix, il devrait être de 101 millions. Nous ne mettrons pas en parallèle les 64 millions du film allemand dont on vient de nous parler, ou les 310 millions du film anglais,

ou encore les 390 millions du film américain; mais est-il possible d'incriminer le prix de notre production pour justifier la crise ?

Après l'exposé de la critique et sa réfutation, les solutions doivent intervenir et ce sont celles que nous allons examiner. Il n'est pas possible d'augmenter le prix des places alors que l'on constate une continuelle baisse du pouvoir d'achat. Si l'on constate que les salles d'exclusivité ont perdu 9 p. 100 d'entrées, dans le même temps les salles populaires, les salles des quartiers accusent ensemble une diminution d'entrées de l'ordre de 21 millions. On ne peut donc faire plus cher pour attirer plus, car ce serait aller à l'encontre du but recherché.

Ce qu'il faut, c'est protéger notre marché intérieur par une réglementation de l'importation, cette réglementation assurant une réciprocité dans les pays importateurs; ramener à un taux plus bas le nombre des films américains à recevoir; laisser à nos films une plus grande marge de recettes leur permettant d'équilibrer ou presque leur situation; répartir plus justement, et de façon à encourager l'exportation de production, les autorisations d'importation entre les divers pays autres que l'Amérique et augmenter les ressources du fonds d'aide au cinéma; respecter la liberté d'expression et de création en supprimant une censure qui ne se justifie plus et, enfin, protéger de toute façon utile le plus jeune et le plus populaire de nos arts français.

Nous avons appris récemment que, dans une conférence de presse tenue le 12 février dernier, M. le ministre responsable avait enfin présenté un plan de redressement, qui comporterait une série de mesures et notamment la promesse de la reconduction de la loi d'aide...

M. Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et de l'énergie. C'est exact.

Mme Marie Roche. ... encore que d'inquiétantes modifications soient annoncées. Il s'agirait aussi d'aménagements fiscaux que nous connaissons mal et qui nous inquiètent un peu, ainsi que des mesures de réorganisation, telle que la création d'entreprises de distribution, dont nous craignons qu'elle ne réponde pas à ce qui est préconisé par les intéressés dont la compétence s'est affirmée. Mais M. le ministre est resté muet sur les deux milliards de détaxe immédiate qui ont été demandés et nous serions heureux s'il voulait bien nous donner un apaisement sur cette importante question.

Nous venons, monsieur le ministre, de vous exposer la grande misère du cinéma français et de vous soumettre les remèdes qui nous ont été suggérés, par les compétences reconnues, comme propres à relever, à faire revivre et à développer cet art culturel, pour le plus grand honneur de notre pays et de son esprit toujours vivant. Nous espérons que nous serons entendus et qu'un public nombreux retrouvera le chemin des salles obscures, où de bons films aideront à sa formation intellectuelle. Si, dans ces salles, le spectateur manifeste l'état d'esprit naturel aux heures que nous vivons, ne censurez pas, monsieur le ministre, mais, au contraire, écoutez-le, et, comme il le demande, donnez-lui le pain, la paix, la liberté et de belles images et non, chaque jour, un peu plus de misère et d'inquiétude. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Lieutaud, président de la commission de la presse, de la radio et du cinéma.

M. Emilien Lieutaud, président de la commission de la presse, de la radio et du cinéma. Mesdames, messieurs, il convient qu'à l'issue de ce débat votre commission de la presse, de la radio et du cinéma intervienne à cette tribune, rapidement, pour indiquer que la crise du cinéma français dont il vient d'être beaucoup parlé est une crise grave et qu'il importe de lui chercher des remèdes appropriés.

Notre collègue et ami M. Debû-Bridel a remarquablement survolé le problème. Il convient maintenant de l'étudier et, à cette fin, la commission de la presse a constitué une sous-commission qui se penchera sur toutes les questions nombreuses et délicates qui font que le cinéma se trouve dans l'état dont on nous a parlé tout à l'heure.

Ces problèmes sont multiples: il y en a de techniques, de laboratoires; de studios, d'autres de personnel, de production et de distribution, d'autres enfin de fiscalité. Ce n'est pas en quelques secondes qu'on peut improviser des solutions mais les indications données par notre collègue M. Debû-Bridel fournissent une orientation excellente pour poursuivre ce travail. J'espère que M. le ministre de l'industrie voudra bien, lorsque la commission que préside notre collègue M. Jacques-Destrée et dont M. Chazette est secrétaire aura avancé ses travaux et fait le point de la situation, répondre aux questions que nous lui poserons et probablement accepter ensuite qu'un très large débat soit instauré sur la question.

En ce qui concerne le débat d'aujourd'hui, je puis vous dire, au nom de la commission de la presse, que nous serons probablement d'accord avec la proposition de résolution qui sera présentée tout à l'heure par M. Debû-Bridel, en collaboration, je crois, avec M. Destrée, et, en tout cas, également, avec celle qu'a excellemment développée notre collègue M. Radius, sur le problème extrêmement grave et délicat du cinéma bilingue dans les départements d'Alsace et de Lorraine.

C'est sous le bénéfice de ces observations que je quitterai cette tribune, en souhaitant que les efforts de tous soient apportés à la recherche de solutions qui ne soient pas bouffonnes, car il est certain que, lorsqu'on recherche les responsabilités et qu'on cherche à les faire remonter très haut, dans le sens de la taille (*Souires*), on se livre à une plaisanterie qui n'est pas très utile.

En tout cas, il faut sauver le cinéma français, qui traverse en ce moment une crise qui pourrait être mortelle. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et de l'énergie. Mesdames, messieurs, la situation difficile devant laquelle se sont trouvés tout particulièrement, il y a quelques semaines, les studios de cinéma de Joinville et de Saint-Maurice, situation difficile qui a motivé la question orale que vous débâtez aujourd'hui, constitue, comme l'a déclaré il y a quelques instants M. Debû-Bridel, une manifestation tangible de la crise que subit actuellement l'industrie cinématographique française.

Deux mots seulement sur cette question des studios de Joinville et de Saint-Maurice. Ils appartiennent, comme vous le savez, à la société Franstudio. Celui de Saint-Maurice comporte cinq grands plateaux et trois auditoria, celui de Joinville deux grands plateaux et un auditorium. Ces studios sont de construction assez ancienne, une vingtaine d'années au moins, sauf un, qui a été édifié à Joinville, en 1947, grâce à un prêt du Crédit national.

Chaque année, les studios, d'une manière générale, connaissent un ralentissement normal de leur activité au cours du quatrième trimestre; en septembre 1951, la situation s'est aggravée en ce qui concerne les studios auxquels j'ai fait allusion par suite de la déconfiture d'un important producteur.

Cette déconfiture a touché la société Franstudio, d'une part directement parce que les productions prévues pour les derniers mois de l'année ont dû être abandonnées et aussi parce que d'importants paiements qui étaient prévus n'ont pas été effectués. Elle a touché également la société Franstudio indirectement, parce que d'autres producteurs, plus ou moins liés avec le producteur défaillant et qui avaient des projets pour la fin de 1951, ont remis leurs réalisations à une date ultérieure.

La situation était ainsi la suivante. Franstudio avait un passif de 74 millions de dettes exigibles à court terme et aucun espoir de voir les plateaux travailler pendant les mois de novembre, décembre et janvier.

Dans ces conditions, et dès le mois de septembre, la direction se trouva dans l'obligation de prendre des mesures et d'expédier notamment des lettres de préavis aux techniciens et aux ouvriers des plateaux.

Cependant, grâce à l'aide financière des sociétés-mères, la trésorerie fut reconstituée provisoirement et la plupart des dettes immédiatement exigibles réglées. D'autre part, la direction s'est assurée pour le début de cette année le tournage de cinq films qui doivent occuper pendant quelques semaines la presque totalité de ses plateaux. Cela a permis de revenir sur un certain nombre de lettres de préavis déjà expédiés et de remettre en route les studios en question.

Actuellement, une certitude existe: cinq films sont en cours de tournage, qui occuperont l'ensemble des plateaux jusqu'à la fin du mois de mars.

Tels sont les faits, mesdames, messieurs, que je tenais à vous rappeler et qui soulignent — comme l'a dit tout à l'heure M. Debû-Bridel — les difficultés devant lesquelles se trouve l'industrie cinématographique française.

Je voudrais maintenant vous indiquer les mesures que les pouvoirs publics comptent prendre pour remédier à ces difficultés.

M. Debû-Bridel m'a demandé dans sa question orale — il l'a rappelé tout à l'heure — les mesures que compte prendre le ministre de tutelle pour protéger cette industrie nationale contre la concurrence étrangère, notamment par la refonte de la législation du fonds d'aide et la réforme de l'office.

Je tiens d'abord à confirmer ici que j'estime que la reconduction de la loi d'aide me paraît indispensable pour assurer la survie de l'industrie cinématographique française. Les résultats de

la loi d'aide de septembre 1948, dans sa forme actuelle, assurent aux producteurs une majoration de 40 p. 100 des recettes qu'ils tireraient normalement de l'exploitation de leurs films. C'est dire que si l'on devait tarir l'alimentation de la production à partir des ressources d'aide, cela signifierait l'arrêt immédiat de la quasi totalité de la production cinématographique française.

Je ne suis pas sans savoir que l'on a préconisé le remplacement de la loi d'aide par une détaxation fiscale de l'industrie cinématographique, mais je tiens à dire que cette détaxation serait, en elle-même, insuffisante, puisqu'elle n'accroîtrait, comme l'a rappelé M. le sénateur Debû-Bridel tout à l'heure, les recettes de la profession que d'environ 30 p. 100.

J'ajoute que la loi d'aide est financée à raison de 60 p. 100 par des prélèvements effectués à l'occasion de l'entrée en France et du passage dans les salles de films étrangers. L'intégralité des ressources du fonds d'aide va par contre aux sociétés françaises. Si l'on détaxait les spectacles en supprimant parallèlement la loi d'aide, on détaxerait également les films français et les films étrangers.

Je précise enfin que la loi d'aide comporte une détaxation invisible, mais réelle, puisque les taxes additionnelles servant à l'alimentation du fonds ne sont pas frappées d'impôt.

Si la reconduction de la loi d'aide est une nécessité qui paraît évidente, il est non moins évident que pour la rendre pleinement efficace on doit tenir compte, dans sa reconduction, des modifications des conditions économiques intervenues depuis 1948.

D'autre part, il est indispensable d'apporter à la loi les modifications que l'expérience des trois années a révélées nécessaires.

Je souligne au passage que la nouvelle loi devra être soumise au Parlement dans les très prochains mois, car il est nécessaire, la loi actuelle venant à expiration dans le courant de l'an prochain, que les producteurs, les distributeurs et les exploitants sachent exactement à quoi s'en tenir.

Mesdames, messieurs, vous savez, comme le rappelait tout à l'heure fort judicieusement M. le sénateur Debû-Bridel, qu'un rapport sur le fonds d'aide a été publié par le comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics.

Ce rapport — je le dis très nettement à l'Assemblée — contient des critiques fort pertinentes. J'y ai lu notamment l'affirmation suivante: « L'assainissement des méthodes de production et le contrôle des investissements constituent des problèmes essentiels à résoudre, mais distincts de l'objet purement financier de la loi d'aide de septembre 1948. Il faut donc que l'aide soit désormais attribuée de telle façon que toutes ces tâches soient assumées en même temps, sinon, faute de contrôle sérieux, l'aide ne pourra garder que le caractère d'un expédient temporaire. »

C'est pourquoi, dans les études auxquelles se sont livrés mes services et qui se traduiront, je le répète, dans quelques semaines, par le dépôt d'un projet de loi, j'envisage tout d'abord le contrôle de la réalisation des productions. Dans cet ordre d'idées, tout film bénéficiant des subventions du fonds d'aide verra sa réalisation soumise à un contrôle comptable analogue à celui qu'exige déjà le Crédit national pour les productions qu'il fait bénéficier d'avances.

Ce contrôle vérifiera notamment l'origine des fonds, ainsi que l'importance des prélèvements effectués par le producteur à titre de frais généraux. Enfin, ce contrôle sera à même, en cas de dépassement du devis, d'en établir les causes et de fixer la responsabilité du producteur.

Vous comprendrez combien ce contrôle est essentiel si l'on veut réaliser l'assainissement financier de la production. Il donnera ainsi à l'Etat et aux banques des garanties susceptibles de permettre un accroissement important du volume des fonds mis, à titre de subventions ou d'avances, à la disposition de l'industrie cinématographique.

Par ailleurs, il est nécessaire que le plan de financement et la préparation technique d'un film soient préalablement mis au point. C'est pourquoi, dans le projet de loi qui vous sera soumis, il est prévu que tout producteur qui voudra bénéficier des subventions du fonds d'aide devra, désormais, lors de la demande d'agrément, prouver que son plan de financement est parfaitement au point ainsi que la préparation technique de son film, y compris le plan de tournage et le découpage, ceci afin d'éviter les aléas si fréquents des productions dont le tournage est interrompu faute de quelques mises au point qui n'auraient demandé que quelques semaines de délai.

Le conseil d'administration du fonds d'aide aura la possibilité, en cas d'irrégularités constatées pendant la réalisation et,

en particulier, en cas de dépassement important du devis, de prononcer des sanctions allant jusqu'à la privation temporaire de subventions ultérieures à partir du fonds d'aide.

Il est également nécessaire que le passif soit apuré, c'est-à-dire que l'aide ne pourra plus être accordée désormais que dans la mesure où les dettes afférentes aux films antérieurs auront été réglées.

Enfin j'envisage de promouvoir une aide à la qualité.

M. Debû-Bridel rappelait tout à l'heure qu'en Italie les producteurs étaient financés suivant la qualité de leur production, soit à 18 p. 100, soit à 12 p. 100, ou même pas du tout. Je crois qu'en réalité, maintenant, l'Italie a dû renoncer à son financement dégressif, et que, pratiquement, tous les producteurs sont financés à 18 p. 100. Ceci montre la quasi impossibilité qu'il y a à promouvoir une aide entièrement basée sur la qualité.

Mes idées en la matière sont les suivantes.

En ce qui concerne les longs métrages, il est nécessaire que le caractère d'automatisme de l'aide actuelle soit tempéré, en créant des prix annuels destinés à récompenser les meilleurs films de l'année.

En ce qui concerne les courts métrages, il est nécessaire d'aider les producteurs qui sont spécialisés dans ce genre de films et qui réalisent ces œuvres de grande classe dont l'éloge n'est plus à faire; ceux qui, au contraire, considèrent le court métrage comme une sorte de sous-produit d'un long métrage ne sont point, bien entendu, à encourager.

Bref, la solution dans ce domaine me paraît être, sans supprimer l'aide automatique, d'en réduire l'importance pour reporter les fonds ainsi dégagés sur l'attribution de prix annuels suffisamment nombreux pour récompenser les court métrages de qualité.

Enfin, la nouvelle loi d'aide prévoira également d'importantes mesures pour permettre la modernisation des laboratoires et des studios qui, je le reconnais volontiers, avaient été injustement oubliés dans la loi de septembre 1948.

En ce qui concerne l'exportation, afin d'étendre le marché de nos films à l'étranger, j'envisage de faire bénéficier de subventions, proportionnelles à l'importance des recettes faites dans leurs salles, les sociétés françaises exploitant des salles hors de France. Des mesures analogues sont prévues pour les distributeurs. Enfin, des mesures sont prises permettant de développer le tournage dans nos studios de films réalisés par des producteurs français à destination de l'étranger.

En ce qui concerne l'importation, je rappelle, comme l'ont signalé d'ailleurs les orateurs qui m'ont précédé ici, que l'importation des films étrangers en France est soumise à un contingentement qui a été institué par les accords de Paris. D'après ce contingentement, les films en version originale peuvent entrer en toute liberté. Les films doublés sont en nombre limité: 121 films américains par an, 65 films étrangers autres qu'américains. En plus de cette réglementation, existe, vous le savez, la réglementation dite du quota, qui impose aux salles françaises de passer des films français au moins cinq semaines sur treize.

Après avoir bien analysé ce problème, il m'apparaît, mesdames et messieurs, que l'une des faiblesses du film français vis-à-vis des films étrangers, notamment des films américains diffusés en France, réside dans l'éparpillement de la distribution française par rapport à la distribution américaine comme le montrent les chiffres suivants: 170 distributeurs français pour 110 films français par an; 8 distributeurs américains pour 121 films américains doublés en français.

J'ai décidé, ou du moins envisagé, dans les mesures à prendre en ce qui concerne la distribution, la concentration de celle-ci par les mesures que j'ai indiquées au cours de ma conférence de presse du 12 février et que vous me permettez de rappeler.

Dans un premier temps, qui pourrait prendre effet à partir du 1^{er} janvier 1953, les distributeurs nationaux seraient tenus d'avoir un capital minimum de 25 millions, ceux qui distribuent dans la région parisienne d'avoir un capital minimum de 12 millions; ceux distribuant dans une seule région d'avoir un capital de 2 millions et demi de francs.

Dans un deuxième temps, qui prendrait effet à partir du 1^{er} octobre 1953, les chiffres précédents seraient portés à 50 millions, à 25 millions et 5 millions. Ainsi, un laps de temps important serait laissé aux intéressés pour que, par fusion ou absorption, ils réalisent entre eux les regroupements nécessaires pour mettre leur capital en harmonie avec les chiffres fixés.

Je pense, mesdames, messieurs, que la concentration de la distribution, si elle peut être réalisée, permettra à notre indus-

trie cinématographique de lutter efficacement avec la concurrence étrangère.

Pour le reste, vous savez que les accords auxquels j'ai fait allusion viennent à expiration le 1^{er} juillet 1952, c'est-à-dire dans quelques mois. Des négociations avec les Américains s'ouvrent actuellement. Je n'ai pas besoin de vous dire que j'ai pris note attentivement des observations qui très justement m'ont été faites et que j'en tiendrai le plus grand compte lorsque je fixerai la ligne de conduite de nos négociateurs.

J'en aurai terminé avec les mesures que j'envisage d'introduire dans la loi d'aide lorsque je vous aurai indiqué qu'en ce qui concerne l'exploitation, des dispositions nouvelles sont prévues pour obliger les exploitants à procéder à la modernisation de leur installation de projection avant d'entreprendre des travaux à caractère somptueux; d'autres mesures permettent de financer la construction de nouvelles salles à partir du fonds d'aide et d'accroître de façon importante les ressources que la petite exploitation peut tirer de ce fonds.

Telles sont, mesdames, messieurs, dans leurs grandes lignes et très sommairement indiquées, les mesures que contiendra la future loi d'aide qui sera bientôt déposée sur le bureau du Parlement.

J'en viens à la question que m'a posée tout à l'heure M. Radius à propos de l'entrée des films allemands en Alsace et en Lorraine. Je peux lui dire que toutes instructions utiles ont été données au centre national du cinéma pour que le quota soit rigoureusement respecté en Alsace et en Lorraine. Des sanctions sévères seront prises à l'égard des exploitants qui ne respecteraient pas cette règle du quota. Quant à la surveillance de la qualité des films, je reconnais comme lui le rôle culturel du cinéma pour nos populations de l'Est et je peux lui donner l'assurance que je tiendrai le plus grand compte des observations qu'il vient de formuler.

M. Debû-Bridel, dans sa question orale, me demande quelles sont les réformes que je compte apporter au centre national de la cinématographie. Je lui dirai très franchement qu'une importante fraction de la réglementation du centre ne me semble plus présenter le moindre caractère de nécessité; j'entends abolir toutes les formalités qui entravent sans nécessité impérieuse le fonctionnement de l'industrie du cinéma.

Si vous avez lu le *Journal officiel* de ces derniers jours, vous avez pu voir qu'une commission de simplification des mesures administratives, composée de représentants de la profession, a été créée. Elle doit me faire des propositions tendant à l'abolition des formalités les moins nécessaires et à la codification des textes qui subsisteront. Sans attendre d'ailleurs l'avis de ces spécialistes, je puis vous dire dès maintenant que seront supprimées les autorisations préalables délivrées aux exploitants, comme celles délivrées aux studios et aux laboratoires, ainsi que les autorisations préalables pour toutes manifestations de bienfaisance.

Enfin, liberté sera rendue aux exploitants de fixer la composition de leurs programmes, dans le cadre des dispositions de la loi du 26 octobre 1940, c'est-à-dire un métrage maximum de 3.800 mètres, actualités non comprises, avec interdiction de projeter deux films de plus de 1.300 mètres au cours d'un même programme.

On a évoqué tout à l'heure la question des cartes professionnelles; elles ont fait couler beaucoup d'encre et je voudrais, à ce sujet, retenir quelques instants votre attention.

Ces cartes professionnelles ont été créées par la loi du 26 octobre 1940, qui prévoyait que les principaux collaborateurs des entreprises cinématographiques et les collaborateurs de la création d'un film devaient être titulaires d'une carte d'identité professionnelle. Je reconnais que cela a donné lieu à des abus que la presse a signalés à juste titre. Je dis aussi avec la plus grande netteté qu'il faut revenir en arrière sur ce point et modifier un régime qui justifie toutes les critiques de mandarinat qui ont été élevées contre lui.

Eh bien! messieurs, la décision réglementaire qui est intervenue hier, 20 février, vient de réduire dans des proportions massives le nombre de cartes professionnelles.

Pour les exploitants, autrefois devaient être titulaires de cartes professionnelles les propriétaires, les fondés de pouvoir, les directeurs salariés, les chefs de poste, les opérateurs; la carte professionnelle n'est maintenue que pour les opérateurs, et à titre temporaire, en attendant la généralisation des certificats d'aptitude professionnelle.

Pour les distributeurs, autrefois devaient être titulaires de cartes professionnelles les propriétaires, les fondés de pouvoir, les dirigeants et collaborateurs ayant la signature sociale, les chefs de service, les représentants; aucune carte professionnelle ne sera plus désormais exigée.

Pour les industries techniques, devaient être titulaires de cartes professionnelles les propriétaires et fondés de pouvoir, les dirigeants et collaborateurs ayant la signature sociale, les chefs de services techniques; aucune carte professionnelle n'est plus désormais exigée.

En ce qui concerne les producteurs, devaient être titulaires d'une carte professionnelle les propriétaires, les fondés de pouvoir, les dirigeants et collaborateurs ayant la signature sociale, les chefs de service et représentants; là aussi, aucune carte professionnelle n'est plus désormais exigée.

Pour les techniciens, trente-quatre emplois devaient être occupés par des titulaires de cartes professionnelles, soit, pratiquement, la quasi-totalité des emplois. Désormais, neuf emplois seulement devront être occupés par des titulaires de cartes professionnelles.

Pour les acteurs, la totalité des acteurs et actrices et des acteurs et actrices de complément devaient être titulaires d'une carte professionnelle; aucune carte n'est plus désormais exigée.

Voilà, mesdames et messieurs, les mesures qui ont été prises ces jours derniers, et dont vous apprécierez l'importance.

Pour en revenir au centre national du cinéma, j'envisage de rendre à la profession un certain nombre d'attributions non essentielles assurées actuellement par le centre; toutes ces mesures permettront de ramener de six à trois le nombre des sous-directions du centre du cinéma.

M. Debû-Bridel a suggéré tout à l'heure la suppression pure et simple du centre du cinéma. Vous savez que le centre national de cinématographie a été institué par la loi du 25 octobre 1946. Il est donc indispensable qu'une loi nouvelle intervienne si l'on voulait aller dans le sens qu'indiquait tout à l'heure M. Debû-Bridel. La parole est donc sur ce point au Parlement; en attendant sa décision, je vous ai indiqué les premières mesures que je comptais prendre dès maintenant.

Si le centre devait être supprimé et remplacé par une direction ministérielle, il resterait à savoir à quel ministère il faudrait le rattacher, comme l'a demandé M. Debû-Bridel. Si le centre national de la cinématographie est rattaché à mon ministère, je n'ignore pas que le théâtre est rattaché aux beaux-arts et la télévision à l'information.

M. Jacques Debû-Bridel. C'est l'écartèlement!

M. le ministre. Vous avez dit très justement que le cinéma était un art. Permettez-moi de vous dire que je le considère aussi comme une industrie et une industrie d'une importance considérable. Bien que je sois, comme vous l'avez dit, fort préoccupé des problèmes de sidérurgie, des problèmes d'électricité, des problèmes du charbon, croyez bien, je vous en donne l'assurance, que le problème du cinéma me préoccupe et qu'il n'est pas écrasé par mes autres préoccupations. Je n'en veux pour preuves que les décisions qui viennent d'être prises et que je vous ai rappelées, et la conférence de presse que j'ai tenue le 12 février dernier, où j'ai fait allusion aux réformes que je préconise maintenant.

J'ajoute que la Confédération nationale du cinéma français a été quelque peu émue lors de la dernière crise ministérielle. Elle a craint que le centre national du cinéma puisse être rattaché à un autre ministère que celui dont j'ai la charge, et c'est à ce moment qu'elle a pris une délibération que j'ai sous les yeux et que je peux vous lire:

« La Confédération nationale du cinéma français, union de tous les groupements patronaux de la profession, s'est émue des suggestions émises récemment ici et là, notamment à l'occasion de la crise ministérielle, en vue de dessaisir le ministère de l'industrie de la compétence en matière cinématographique et de conférer cette compétence à d'autres départements ministériels. La Confédération renouvelle son attachement à la formule actuelle, qui répond aux vœux unanimes de ses ressortissants et que l'expérience de plusieurs années a confirmés. »

Je dois dire, en effet, que le centre a été rattaché, au début, au ministère de l'information et que c'est précisément depuis quelques années, lorsque, à la lumière d'une expérience, il est apparu que le cinéma était, malgré son caractère artistique, une industrie, qu'il a été rattaché au ministère dont j'ai la charge.

Et ce vœu concluait:

« La Confédération tient à marquer avec une insistance particulière son vif désir de ne pas connaître, dans les moments difficiles que traverse l'industrie cinématographique, les vicissitudes qui ne manqueraient pas de résulter du changement de tutelle ministérielle. »

Pour conclure, je pense qu'avec le concours de tous, il doit être possible de donner à l'industrie cinématographique la place de premier plan qui doit lui revenir.

Je crois avoir ainsi répondu aux questions qui m'ont été posées. Ces mesures, à part celles que j'estimais urgentes et que j'ai prises, ne seront mises en application que lorsque je connaîtrai les conclusions des commissions parlementaires qui sont saisies de ce problème. Ces commissions parlementaires comptent dans leur sein des spécialistes dont je tiens à avoir l'avis. Celle de l'Assemblée nationale m'a promis de déposer son rapport pour les premiers jours du mois de mars. Je serai donc en mesure, ayant ces conclusions, soit de modifier, soit de compléter les mesures dont j'ai fait état tout à l'heure.

Puisque le président de la commission de la presse du Conseil de la République a bien voulu, lui aussi, m'informer qu'une sous-commission était en voie de formation, j'ajoute que je serai très heureux de connaître aussi les conclusions des travaux de cette sous-commission.

Telles sont, mesdames, messieurs, en m'excusant d'avoir été forcément schématique, les mesures que je compte prendre pour permettre à une industrie dont la France peut s'enorgueillir, de retrouver la place à laquelle elle a droit.

Ces mesures inquiètent ceux qui y ont vu un souci de ma part de dépolitiser cette industrie. Je n'accepterai, en effet, en aucun cas de laisser politiser une industrie quelle qu'elle soit, et le cinéma en particulier. J'ai pris dans les industries nationales des mesures très sévères dans ce sens et je crois y avoir réussi, notamment à Electricité de France, à Gaz de France, aux Charbonnages de France. Je puis vous donner l'assurance que je ne supporterai pas un seul instant de voir la politique s'ingérer dans une industrie comme celle qui nous préoccupe. *(Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)*

Je dois dire que les mesures que j'ai préconisées ont rencontré dans la presse une audience que je me plais à reconnaître favorable, malgré quelques critiques. On a notamment écrit « qu'un certain nombre de ces mesures apparaissent comme de véritables innovations. Le plan qui a été soumis a le mérite d'être constructif et d'apporter des solutions neuves ».

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je compte faire. Je remercie très vivement M. le sénateur Debû-Bridel de m'avoir donné l'occasion d'exposer publiquement mes projets, et je n'ai pas besoin de dire que je compte sur la collaboration de vous tous, et notamment sur la collaboration de la commission de la presse du Conseil de la République pour les compléter et les perfectionner. *(Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)*

M. le président. En conclusion du débat sur la question orale déposée par M. Debû-Bridel, je suis saisi de la proposition de résolution suivante présentée par MM. Debû-Bridel, Jacques Destrée et Radius :

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre d'urgence les mesures qui s'imposent pour mettre fin à la crise qui menace l'existence même du cinéma français.

« 1° En substituant à la loi d'aide actuelle un dégrèvement général des charges pesant sur l'ensemble de l'activité cinématographique ;

« 2° En créant un fonds d'équipement qui permettra aux studios de faire face à la concurrence étrangère ;

« 3° En rendant sa liberté à l'industrie cinématographique par la suppression du centre cinématographique, remplacé dans ses fonctions administratives par une direction ministérielle ;

« 4° En rendant la liberté syndicale aux professionnels systématiquement méconnus au profit de la C. G. T. ;

« 5° En orientant le secteur nationalisé vers une production de qualité.

« Il invite en outre le Gouvernement à prendre d'urgence les mesures qui s'imposent pour réglementer la projection des films allemands dans les cinémas des départements du Rhin et de la Moselle, en tenant compte du rôle culturel que doit jouer le cinéma, mais surtout aussi des besoins réels de la population des localités rurales ;

« Et demande qu'avant toute décision, soit pris l'avis d'une commission à créer à Strasbourg, composée des représentants des municipalités des grandes villes, des associations des maires et du syndicat des directeurs de salles. »

M. Radius. Je demande la parole.

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

M. Radius. Je voterai, bien entendu, cette proposition de résolution puisque j'en suis co-auteur. M. le ministre, dans

son intervention, a bien voulu me donner l'assurance que, en ce qui concerne les trois départements de l'Est, des dispositions sont ou seront prises afin que les quotas soient strictement respectés.

Je me permets d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que le problème ne se situe pas uniquement dans ce domaine. En effet, même avec des quotas scrupuleusement respectés, quelque chose ne va pas à Strasbourg. Autrement dit, en langage plus simple, beaucoup trop de films allemands y sont projetés, alors que, dans certaines localités, pas assez ou pas du tout de ces films passent sur les écrans.

J'estime que, pour la ville de Strasbourg, deux salles projetant des films allemands suffisent largement. C'est précisément sur ce point que j'ai l'honneur de demander une commission ayant pour mission de faire des propositions au sujet de ces quotas, propositions aussi pour des mesures à prendre en ce qui concerne certaines taxes et tarifs, propositions enfin quant à la réglementation qui peut être différente d'un point à l'autre du département. Tel est le sens que j'entendais donner à la résolution.

M. le président. La parole est à M. Jacques Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Je ne veux pas prolonger un débat qui a déjà trop duré et qui, comme le disais si justement M. le ministre, a été très schématique, ce que nous reprochait un peu M. le président de la commission de la presse. Mais grâce à ses lumières, nous pouvons entrer plus profondément dans le sujet.

Je suis, malgré les scrupules que j'exprimais tout à l'heure, très heureux d'avoir provoqué ce débat. Car enfin, en entendant le ministre, j'avais l'impression que l'on s'orientait vers les solutions qui s'imposaient. J'étais un peu inquiet, monsieur le ministre, quand vous avez parlé de la reconduction de la loi d'aide ; mais il ne s'agit plus de cela ; il s'agit de nouvelles mesures. Nous ne sommes peut-être pas encore d'accord sur l'ensemble de ces mesures ; cependant il y a une chose essentielle, c'est que la loi d'aide, telle qu'elle fonctionnait, risquait de devenir une sorte de morphine. On lui substitue une loi d'aide réelle, efficace ; c'est fort bien.

Certes, j'ai pleine confiance dans la profession, notamment dans les producteurs ; cependant il faut le reconnaître — c'est le drame du cinéma français — elle est un peu paresseuse ; elle a besoin d'être aiguillée vers l'effort, vers la recherche, en reprenant la tradition de ses grands créateurs, comme Cavalcanti, comme Gance ; c'est de ce côté que doit porter notre effort.

Et j'ai été très heureux de vous entendre dire que vous envisagez d'aider directement ce qui est l'infrastructure même de l'industrie cinématographique, nos studios. Car c'est à l'occasion du drame qui menace Joinville et Saint-Maurice que ce débat s'est engagé.

Je vous en remercie. Je crois que lorsqu'il s'agira de décider à quel ministère on doit rattacher la direction, on tranchera le problème. Il n'y a pas sur ce point de solution parfaite. Je continue à penser à la télévision, au théâtre, à cet immense problème culturel et que, pour un ministère, la production culturelle est une nécessité dans la nation au vingtième siècle.

Je sais que l'industrie du cinéma fait vivre des centaines et des milliers de Français, depuis les simples artisans jusqu'à nos grands techniciens du cinéma. Et ce domaine technique, où la France a remporté ses plus belles et grandes victoires, tout dernièrement encore dans la synchronisation du cinéma en couleurs, nous ne devons pas l'oublier et nous devons l'aider.

Je note également la promesse que vous avez faite que vous ne laisserez pas cette immense branche de l'activité du pays passer sous une tutelle politique quelconque. Nous demandons pour elle l'indépendance et la liberté et nous demandons enfin la possibilité, pour cette industrie française, de se développer le plus largement possible. *(Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.)*

Mme Marie Roche. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Roche.

Mme Marie Roche. Nous ne voterons pas la proposition qui nous est soumise. En effet, nous ne pensons pas que les suggestions y contenues soient de nature à favoriser le dénouement de la crise dans laquelle se débat le cinéma. Nous pensons, au contraire, qu'un étranglement beaucoup plus certain, beaucoup plus grand en résulterait.

M. Emile Lieutaud, président de la commission de la presse, de la radio et du cinéma. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la presse.

M. le président de la commission de la presse. Je me permets de signaler, au nom de la commission de la presse, de la radio et du cinéma que, si nous sommes, à la commission, entièrement d'accord quant au fond avec notre ami, M. Debû-Bridel, nous ne pouvons l'être pour le moment, quant aux termes de sa proposition.

Il est évident que la résolution proposée tend à régler le problème et que la sous-commission créée pour l'étude du problème du cinéma devient inutile, si l'on demande déjà la suppression du centre cinématographique et son remplacement par une direction ministérielle.

Il serait préférable de procéder comme nous l'avons indiqué tout à l'heure, c'est-à-dire de faire confiance à la commission qui, après les études nécessaires et en accord avec M. le ministre, proposera les mesures qui lui paraîtront utiles; nous ne pouvons prendre une décision au pied levé et dans des conditions anormales.

M. le président. Que proposez-vous, monsieur Lieutaud ?

M. le président de la commission de la presse. J'explique pourquoi les membres de notre commission ne peuvent pas accepter de voter le texte soumis.

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

M. Boisrond. Mes chers collègues, je serais d'accord, à la rigueur, sur la proposition de MM. Debû-Bridel et Radius, sauf sur le paragraphe 5: « orientant le secteur nationalisé vers une production de qualité ». Je ne vois pas en quoi un secteur nationalisé est bien nécessaire dans la cinématographie.

M. Jacques Debû-Bridel. Il existe, monsieur Boisrond.

M. Boisrond. Il existe, bien entendu ! Je ne pense donc pas que vous m'accordiez satisfaction, mais je proposerais de remplacer le paragraphe 5 par les mots : « en supprimant le secteur nationalisé de la cinématographie française ».

M. Pierre Boudet. Je demande la parole.

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

M. Pierre Boudet. Monsieur le président, pour répondre à ce que vient de dire M. le président de la commission de la presse, je proposerai de substituer au texte de la résolution proposée par M. Debû-Bridel et ses cosignataires le texte suivant : « Le Conseil de la République, ému par la crise que traverse le cinéma français, prend acte de la déclaration du ministre responsable et fait confiance à la sous-commission spécialement créée à cet effet pour lui proposer les solutions nécessaires et efficaces. »

Cela, évidemment, ne préjuge rien. Un mandat est donné à la sous-commission de nous présenter des solutions, après une étude poussée. Dans l'état actuel des choses, il nous paraît impossible de voter la proposition dans la forme où elle nous est présentée.

Mme Marie Roche. Elle n'a pas été étudiée en commission.

M. Jacques Debû-Bridel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel

M. Jacques Debû-Bridel. Mes chers collègues, j'ai présenté cette proposition de résolution pour répondre à la demande de certains de mes collègues. Je crois, après les explications données par M. le ministre, qui sont pour nous une certitude, que l'on s'engage dans la voie que nous désirons.

Etant donné que deux commissions fonctionnent dans notre Assemblée et au Palais-Bourbon, étant donné aussi les objections, que je ne crois pas fondées, de notre collègue M. Boisrond, — car j'estime qu'il est très normal qu'il existe pour le septième art une activité d'Etat comme il en existe pour la musique et pour le théâtre et, puisqu'il s'agit d'un art, je crois même que c'est une chose indispensable — étant donné, dis-je, ces objections et cette discussion qui maintenant s'engage sur des détails alors qu'un accord assez net vient de se faire sur l'ensemble entre le Gouvernement et l'ensemble de nos collègues, il me semble inutile d'engager ce soir une discussion sur chacun des points de cette résolution.

En conséquence, faisant moi aussi confiance à la commission de la presse pour nous apporter un jour des conclusions con-

formes à notre vœu, je retire purement et simplement la proposition de résolution.

M. Pierre Boudet. Et j'ajoute, avec la permission de M. le président, que ma proposition de nouvelle rédaction tombe du même coup.

M. le président. La proposition de résolution est retirée. Le débat est clos.

(M. Kalb remplace M. Gaston Monnerville au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. KALB,

vice-président.

— 11 —

CIRCULATION ROUTIERE

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Jules Pouget demande à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme quelle est la politique de son département ministériel concernant :

1° L'entretien et l'amélioration du réseau routier français et le plan de financement envisagé pour cette amélioration en fonction des crédits budgétaires et des taxes instituées par le projet de loi portant coordination du rail et de la route ;

2° L'aménagement de la route quant à la visibilité, la signalisation, l'entretien des trottoirs et des bas-côtés, les servitudes *non edificandi* le long des routes et aux carrefours, la transformation des passages à niveau ou leur suppression partielle ;

3° Le retard de la commission chargée de réviser le code de la route et de l'adapter aux besoins actuels, soit en précisant les prescriptions déjà existantes, soit en indiquant celles à envisager pour obtenir le respect de ce code et sanctionner les infractions à celui-ci ;

4° La définition des responsabilités pénales et civiles des usagers de la route, à la suite de la parution du décret n° 51-1049 du 19 août 1951, relatif à la police de la circulation et du roulage, et la possibilité d'écarter les sanctions abusives concernant le retrait du permis de conduire par les autorités préfectorales.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme :

MM. Septembre, chef du cabinet au ministère des travaux publics ;

Zyromski, conseiller technique ;

Duplessis, sous-directeur des routes ;

M^{me} Liger, administrateur civil.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Pouget.

M. Jules Pouget, président de la commission des moyens de communications, des transports et du tourisme. Monsieur le ministre, lors de la récente discussion budgétaire, je vous ai indiqué qu'au nom de la commission des voies de communication et par le biais d'une question orale, je vous demandais d'exposer devant cette assemblée votre politique routière et votre plan de financement. Des membres de cette commission interviendront tout à l'heure pour préciser des points que je n'aurai peut-être fait qu'effleurer ou que j'aurai omis.

La politique routière comprend l'équipement, l'aménagement du réseau routier, la surveillance du trafic, la répression des infractions, enfin et surtout le comportement et la discipline des usagers.

M. Jean Lecerf, dans un article très remarqué de la revue *Stop*, disait que c'était une bataille rangée sur trois fronts, c'est-à-dire ceux de l'équipement, de la réglementation et de l'éducation.

L'équipement est la réponse au premier souci exprimé dans ma question orale. Cet équipement dépend autant du ministre des finances que de vous-même, monsieur le ministre. Le

réseau routier, vous en connaissez l'insuffisance; chaque année, pour chaque budget, vos lamentations, celles de vos services, les nôtres, constatent sa médiocrité. Il y a des remèdes à apporter, des remèdes peut-être onéreux, mais il vaut mieux parfois un pausement opportun ou un appareil orthopédique que des funérailles ou une reconstitution intégrale.

Faut-il, comme certains nous y invitent, opter entre, d'une part, l'aménagement et l'entretien du réseau actuel et, d'autre part, la construction d'un nouveau réseau grandiose, spectaculaire, mais peut-être somptuaire et hors de proportion avec nos besoins et nos moyens actuels ? Je préfère une méthode sûre, sage, qui d'ailleurs n'exclut pas une certaine hardiesse justifiée, d'autant plus qu'un plan prioritaire n'a jamais impliqué l'abandon de beaux et de mirifiques projets. Tant qu'en France nous n'aurons pas gagné la bataille des crédits, tant qu'en France l'équipement vital primera le somptuaire, nous devons nous borner à cet entretien du réseau actuel et limiter en même temps les grands travaux à ceux qu'impose la sécurité, à ceux qu'imposent des étranglements et des traversées urbaines à ceux qu'imposent des rectifications de courbes ou des virages dangereux.

Dans un article déjà cité, M. Jean Lecerf signalait qu'en France les catastrophes se produisent presque toujours aux mêmes endroits. Il y a en France un certain nombre d'endroits dangereux parfaitement connus de vos services et de tous les ministères intéressés. A titre d'exemple, ceux-ci citent le rond-point de la Reine, à Boulogne-sur-Seine, où l'on comptait par an 80 sinistres et où l'on n'en compte plus depuis la modernisation de ce lieu.

Cela prouve bien que de tels investissements ont une rentabilité gagée, ne serait-ce que par l'économie des vies sauvées. Mais peut-être cela n'entre-t-il pas en ligne de compte rue de Rivoli, à moins que l'on n'y rattache tout simplement les taxes non perçues pour des funérailles ratées. (Sourires.)

Si notre politique routière n'a pas à opter entre deux systèmes apparemment opposés et dont l'exécution est simplement subordonnée à nos possibilités budgétaires, rien ne s'oppose à la mise en place d'un plan d'aménagement de la route, analogue aux plans d'urbanisme de nos cités.

Disposez-vous pour cela du personnel, des moyens pour en assurer l'étude et la réalisation ?

Je précise ma pensée: une des conséquences les plus graves d'une politique routière négative, c'est l'absence de préparation de la plate-forme des routes projetées, le défaut de recul imposé le long de toutes les routes, aussi bien pour les maisons d'habitation que pour les bâtiments publics, industriels et surtout scolaires et les servitudes *non ædificandi* aux carrefours ou dans les virages trop prononcés.

Le plan d'aménagement facilitera cette réalisation ultérieure, car celle-ci ne se heurtera plus à la destruction onéreuse d'édifices déjà construits. D'autre part, le recul facilitera les élargissements reconnus plus tard nécessaires, améliorera la visibilité, agrémentera la route, renforcera la sécurité, ne serait-ce que pour les enfants qui surgissent parfois trop brusquement sur la chaussée, hors de leur habitation ou hors de leur école.

Ce plan exige-t-il des crédits tellement extravagants ? Je ne le pense pas. Vous disposez, par ailleurs, d'un arsenal de décrets des plus favorables. Le décret du 30 octobre 1935 vous permet de réserver, pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'exécution de projets d'élargissement, rectifications, déviations, champs de visibilité et les terrains situés dans une zone de vingt mètres au maximum de part et d'autre de la route projetée.

Le décret du 20 février 1937, article 2, sur l'acquisition à l'amiable par voie d'expropriation de terrains réservés par décrets pour cause d'utilité publique, permet de poursuivre cette acquisition dans un délai de quinze ans à compter de la publication dudit décret. A l'expiration de ce délai, un nouveau décret pris dans les mêmes formes, c'est-à-dire après enquête préalable, peut le prolonger d'une durée qui ne pourra excéder quinze ans. Voilà un pouvoir discrétionnaire draconien qui vous permet de garder tous les atouts en main et d'abattre votre jeu à l'heure choisie.

Ce faisant, vous ne laisserez pas à nos successeurs une situation dont nous déplorons l'anarchie et, quand je parle de ce plan, je pense non seulement au réseau départemental, mais également au réseau national et aussi un peu à ce réseau vicinal qui, par les conjonctures nouvelles, est jeté dans la circulation générale et souvent assure des communications entre départements et entre régions.

Le dégagement de la plate-forme routière m'amène à parler de la circulaire I. P., série S. P. 1 bis, n° 150, du 24 mai 1949, relative à l'établissement de postes distributeurs d'essence ou d'autres carburants à proximité des carrefours. Il est incontestable que la présence de ces postes crée un encombrement dangereux. Il est souhaitable, par conséquent, de la réglementer très sévèrement. Elle l'est d'ailleurs, mais les décisions ne sont pas respectées, car l'interdiction d'installer ces postes à moins de 200 mètres d'un carrefour n'est ni appliquée, ni imposée. Une dérogation ne devrait être accordée qu'à tous les demandeurs qui s'imposeraient un recul important et établiraient des voies d'accès aux postes de distribution, comme on le voit dans les postes modernes. Cette interdiction et ce recul imposé devraient être étendus également aux garages que nous voyons pulluler le long de nos routes et qui sont une cause d'encombrement, du fait que de nombreuses voitures stationnent sur le trottoir et même sur la route, ce qui crée un danger très grave, non seulement pour les usagers de passage, mais même pour le réparateur parfois tapi sous la voiture.

Cette réglementation s'impose donc pour toutes ces raisons. Je n'aurai pas l'impertinence d'insister plus longuement sur ce point; je rappellerai simplement à vos services qu'il y a encore trop de routes bombées ou glissantes, qu'un profilage et une armature avec des matériaux appropriés rendraient certainement plus sûres.

Comment ne pas comprendre les hésitations des usagers de la route à se ranger sur des bas-côtés cahoteux, fangeux, comme le code de la route le leur prescrit ? Comment s'étonner que des piétons s'obstinent à préférer la chaussée à des trottoirs mal pavés ou inégaux, où l'entorse est certainement plus sûre que le risque de collision sur la chaussée ? Ne peut-on, par une entente amiable, par un protocole d'accords, une répartition équitable entre les collectivités intéressées, assurer la construction et l'entretien de ces trottoirs ?

Comment faire respecter, en même temps, par les usagers de la circulation le code de la route, qui interdit le stationnement pour motif non justifié sur la chaussée et les astreint à aller sur le bas-côté ? Il est vrai que le code ajoute: « quand le bas-côté le permet ». Comme il ne le permet jamais, il faut la discipline britannique pour s'incliner. J'aurai d'autres occasions de comparer la discipline britannique et la nôtre dans le domaine de la circulation automobile. Je dois dire qu'au cours d'une longue randonnée effectuée en Grande-Bretagne, j'ai été frappé de voir toutes les voitures garées sur les bas-côtés et souvent dans des chemins, pour dégager les voies de circulation. Comme j'aimerais voir cette discipline observée par nos pique-niqueurs et nos touristes !

Puisque je suis sur le chapitre de la discipline routière, je voudrais faire une allusion à ces automobilistes qui, dans leurs hymnes à la nature, entrent souvent dans une compétition à la vérité humiliante pour eux, car ils n'ont pas la grâce de leur petit collègue bruxellois. (Sourires.)

Parler des bas-côtés, c'est parler des bordures que je crois nécessaires, car elles épaulent la chaussée et constituent un excellent guide par temps de nuit et par temps de brouillard. Je voudrais simplement signaler à la méditation de nos grands techniciens que je vois des bordures obliques pour faciliter l'accès des bas-côtés et, en même temps, pour éviter un heurt violent aux voitures déportées.

Sans doute m'objecterez-vous que ces équipements, ces aménagements sont hors de proportion avec les crédits dont vous avez disposé jusqu'à ce jour. Au début de cet exposé, je vous disais que cela dépendait autant de M. le ministre des finances que de vous-même. Malgré lui, vous allez disposer d'un fonds d'investissement routier. Certains pourraient dire peut-être que celui-ci a été créé malgré le Sénat. Il ne faudrait tout de même pas interpréter fâcheusement un vote émis dans un moment un peu troublé et déterminé par la procédure parlementaire. Nous sommes obligés parfois d'enregistrer et même d'appuyer des amendements contradictoires qui se neutralisent et par lesquels nous affirmons nos renoncements pour mieux marquer nos préférences.

Mais votre commission et moi-même ne sommes pas esclaves de l'unité budgétaire; nous admettons les affectations spéciales. La France n'est pas la seule à les admettre dans son budget; d'autres nations le font et ne s'en déclarent pas mécontentes. Mais ces affectations spéciales doivent toujours être respectées. Aussi nous félicitons-nous de l'affectation de la taxe sur l'essence et sur le gas oil à ce fonds d'investissement routier. Les usagers l'accepteront, non pas avec enthousiasme, mais avec résignation, puisqu'ils en seront les bénéficiaires et aussi les contrôleurs.

Je ne dis pas, monsieur le ministre, qu'on vous ait donné une part tellement considérable de cette taxe. On a même dit

que c'était un peu votre faute. Il paraît aussi que vous auriez indiqué que, si l'on vous accordait une part plus importante, vous ne pourriez pas l'utiliser.

M. Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Jules Pouget. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Je ne voudrais pas laisser s'établir des légendes. Lorsque le ministre des finances a demandé que, pour la première année, le taux de 20 p. 100 prévu par la loi soit réduit, il a manifesté, au préalable, le désir de savoir si nous avions la possibilité d'utiliser la totalité des crédits qui nous étaient accordés.

Respectant les clauses contenues dans la loi, il était indispensable, au départ, de constituer la commission, de préparer un programme de travaux de cinq ans, d'obtenir que le ministère de l'intérieur établisse lui-même un programme de même durée concernant les routes départementales. Il était, de plus, nécessaire de faire approuver ce programme par le Conseil d'Etat, de procéder aux acquisitions de terrains et, dans certains cas, à des expropriations, ainsi qu'à des adjudications.

Tout cela demandait un certain délai qui m'a amené à considérer que, pour la première année, la réduction de la dotation était possible, puisque nous nous trouvions dans l'impossibilité d'utiliser la totalité des sommes qui nous étaient allouées.

Mon autre préoccupation était de ne pas procéder à toutes les adjudications en même temps, pour éviter que les prix d'adjudication ne montent dans des proportions considérables, entraînant une augmentation générale des prix en matière de travaux publics.

Voilà ce que j'ai déclaré et je ne voudrais pas laisser dire que c'est ma faute si l'on a réduit le crédit. Dans une période où l'équilibre budgétaire était difficile à réaliser, il était nécessaire d'adapter les crédits de la première année aux possibilités immédiates d'utilisation. Devant une assemblée comme la vôtre, soucieuse de limiter les charges du pays, mon devoir était d'apporter ces précisions.

M. Jules Pouget. Je vous remercie, monsieur le ministre. Je comprends très bien la justesse de vos explications; il est exact qu'en raison de l'insuffisance des études entreprises, vous n'auriez peut-être pas pu utiliser la totalité des crédits la première année; mais vous auriez pu prendre une option sur les années suivantes et demander, en tout cas, la reconduction pour la période de démarrage.

M. le ministre. Vous savez très bien que, lorsque des crédits n'ont pas été utilisés, nous ne pouvons pas obtenir que ces crédits soient maintenus et qu'on les réduit dans la proportion de la non-utilisation.

Je le répète, c'est un devoir impérieux de ne pas demander des crédits qui dépassent nos besoins, mais qui devraient être compensés par des impôts ou des taxes nouvelles.

M. Jules Pouget. Il convient alors, monsieur le ministre, de faire des réserves pour que le fonds d'investissement nous rende tout de même plus tard la part de ces crédits qui pourrait être utilisée, une part légitime. Je crois que cela serait sage, car nous avons entendu des paroles assez alarmantes: l'on serait peut-être très disposé à garder ce que vous avez si gentiment abandonné.

M. le ministre. Je ne l'ai pas abandonné.

M. Jules Pouget. Vous avez maintenant un fonds d'investissements routiers; j'ai peur que, dans un virage insuffisamment redressé, ce fonds ne tombe dans le gouffre budgétaire; je crois qu'aucun spéléologue ne pourrait alors l'en retirer. (Sourires.)

Comment utiliserez-vous ce fonds d'investissement? Je ne voudrais pas douter de la perspicacité ni de la vigilance des collègues et des grands techniciens qui vont constituer le comité de gestion de ce fonds, mais ils m'excuseront si j'exprime une inquiétude ou si je me fais l'écho de vœux exprimés par des conseils de régions économiques et même par des automobile-clubs. Tiendrez-vous compte du rendement de la taxe dans certaines régions?

Je crois, en effet, que le rendement reflète bien l'intensité du trafic et aussi l'usure de la route. Je ne veux pas exagérer et je ne voudrais pas ériger ici une règle fondamentale, car

beaucoup de régions doivent bénéficier de ces ressources, bien que n'ayant pas un rendement considérable. Cependant, ce sera une nécessité devant laquelle nous nous inclinons.

Il y a quelques jours, notre commission a écouté avec attention et avec beaucoup d'intérêt un exposé clair, substantiel, de M. Baylot, préfet de police. Il nous parlait des embarras de Paris, des remèdes à envisager, mais il ajoutait ses craintes à celles des responsables de la région parisienne, en disant que les remèdes dépasseraient les possibilités de la ville de Paris et qu'il faudrait peut-être envisager le recours à une aide nationale.

Or, n'est-ce pas un de ces cas types où le rendement de la taxe sur l'essence peut permettre d'engager certains travaux qui sont nécessaires, qui sont utiles, non seulement pour les Parisiens, mais aussi pour les nationaux ou les étrangers qui empruntent cette grande plaque tournante parisienne, pour la satisfaction de leurs voyages d'agrément et même d'affaires.

Si, contrairement à toute logique et à ma conception personnelle, on nous disait que le fonds n'a pas été créé pour cela, je marquerais un peu mon étonnement de lire ou d'entendre dire qu'une partie de ce fonds sera affectée au tunnel du Mont Blanc dont je ne mécomprendrais pas l'intérêt; mais on ne me dit pas non plus dans quelle proportion et je crois tout de même qu'il s'agira là d'un épongeage assez sérieux. Assistances-nous à ce paradoxe de voir la taxe de consommation intérieure affectée à un travail qui facilitera tout de même l'exode vers des pays voisins? Nous avons tous, dans cette enceinte, entendu des collègues compétents et avisés formuler des réserves sur l'utilité et même sur l'opportunité de ce projet.

Je crois alors qu'il nous faut, à notre tour, vous demander quelques apaisements afin de savoir si le fonds d'investissement routier ne sera pas un jour détourné d'une façon trop absolue de son objet et, par conséquent, consacré à des ouvrages importants, ce qui mettrait ce réseau dans certaines difficultés.

C'est peut-être la majesté du Mont Blanc qui m'incite aussi à vous mettre en garde contre des projets grandioses, non pas contre des rêves insensés, mais contre de grands rêves. C'est un signal d'alerte, aussi, pour le comité du fonds d'investissement routier, contre ce qui me paraît un peu, je ne dirai pas le mal du siècle — ce serait exagéré — mais contre une tendance actuelle fâcheuse.

Dans le domaine de la construction et de la reconstruction, nous assistons à une compétition serrée entre les architectes en chef qui éprouvent le besoin de déposer, comme l'on dit, leur « carte de visite », et de se livrer à un match pour les tours, que l'on dispose dans tous les lieux et souvent sans souci des besoins. C'est une course à la hauteur quelquefois dangereuse, qui peut donner le vertige. Monsieur le ministre, suppliez vos ingénieurs — je sais que leur compagnie donne quelque garantie en raison de l'anonymat qui y est respecté et qui n'existe pas dans le corps des architectes — suppliez-les, dis-je, de ne pas se laisser gagner par cette grandeur. Dites-leur que si nous ne sommes pas insensibles à l'harmonie et à la grandeur des ouvrages, nous aimerions qu'ils couronnent la reconstitution et l'aménagement de notre réseau, mais qu'ils ne les précèdent pas en absorbant toutes les ressources.

La deuxième partie de notre exposé se préoccupe de la partie administrative, de la réglementation de la circulation, du code de la route.

Quel est l'objet du code de la route? Il ne fait qu'exprimer des impératifs de prudence, de politesse et de courtoisie. Si ces trois qualités étaient unanimement respectées, le code de la route serait sans objet. Mais, pratiquement, il faut bien déterminer dans les textes les responsabilités des imprudents, des maladroits, des fous du volant, et — je lâche le mot — des mufles.

Contrairement à ce que l'immense majorité des personnes croit, le code de la route ne s'adresse pas seulement aux touristes automobilistes, sur lequel chacun crie volontiers haro, mais à tous ceux — piétons, cyclistes, conducteurs de bestiaux, conducteurs de tracteur — qui, à quelque titre que ce soit, utilisent les voies de la circulation, tous peuvent être les auteurs ou les victimes d'accidents. Il faut donc les mettre en garde et les protéger, les uns et les autres.

Jean Lecerf, dont je m'excuse de citer largement la documentation, rappelle une parole de Roosevelt: « L'automobile nous tue plus de monde que la guerre ». Il rappelle qu'un Français sur 10.000 risque dans l'année d'être victime d'un accident de la route. Ces risques sont augmentés chaque année par la densité du réseau, par le nombre des piétons et des cyclistes et par celui, toujours croissant, des vélomoteurs et des motocyclettes.

En 1950, les piétons sont à l'origine de 2.306 sinistres particulièrement tragiques, puisque ce sont eux qui en furent les victimes. En Suisse, on leur attribue une responsabilité de 7 p. 100; en Belgique, pour le quatrième trimestre de 1948, les fautes des piétons furent la cause de 6 p. 100 des accidents et de 24 p. 100 des morts. Il est souhaitable et urgent d'engager une bataille pour réduire ce palmarès tragique.

Si nous sommes particulièrement émus et bien résolus à agir, à réglementer, à réprimer au lendemain d'accidents spectaculaires, à la lecture de palmarès sanglants de fin de semaine ou de vacances, nous oublions ensuite, nous nous endormons et nous attendons de nouvelles catastrophes que nous sommes coupables de n'avoir pas prévenues.

Le code de la route est-il tellement responsable ? Non ! Bien que certains de ses articles appellent une réadaptation ou une modernisation et qu'il présente des lacunes, j'en reconnais le sérieux et la clarté. Quels sont ces articles à rajuster, ces lacunes à combler ?

Je voudrais parler, d'abord, du permis de conduire. En Europe, la Belgique est la seule nation à ne pas exiger de permis de conduire. La France et l'Italie l'accordent pour une durée illimitée. L'Angleterre, les Etats-Unis l'accordent pour une durée limitée. L'Angleterre le délivre pour douze mois : il existe même des certificats provisoires de trois mois et j'ai été assez impressionné en voyant sur les routes de Grande-Bretagne, des voitures avec la lettre L — *learning* — signalant donc qu'il s'agissait d'apprentis du volant et qu'il convenait de se mettre en garde contre leur imprudence.

En France, les examens techniques et médicaux des candidats sont explicitement réglementés, et si l'on entend des histoires — de bonnes histoires même, parfois — sur des extravagances ou des fantaisies, c'est, peut-être, plutôt la faute des examinateurs que celle des textes !

Aux Etats-Unis, on délivre un brevet supérieur qui permet d'obtenir une réduction de la prime d'assurance. Je ne crois pas qu'il faille entrer dans cette voie et multiplier les examens et les brevets d'autant plus que ni les permis, ni les brevets ne mettent à l'abri des culbutes et des collisions. Nous avons fait quelquefois des expériences cruelles dans notre propre personne à ce sujet. (*Sourires.*)

Je reprends à mon compte une affirmation déjà formulée : les chevronnés du volant sont souvent plus dangereux que les débutants...

M. Boisrond. Non !

M. Jules Pouget. Je maintiens, monsieur Boisrond, que grand nombre de chevronnés du volant se considèrent comme des virtuoses, comme des as de la spécialité, jouent de la difficulté et souvent se moquent de l'effroi du conducteur dépassé ou croisé ; mais ils causent parfois de terribles accidents dont, évidemment, ils rejettent la responsabilité sur les autres.

Ils commettent ces excès de vitesse, que regrette notre collègue M. Bertaud, et qui causent relativement peu d'accidents — 12 p. 100 — mais beaucoup de morts : 18 p. 100.

Devons-nous maintenir le permis de conduire avec durée illimitée ? Oui, sur le plan technique ; non, sur le plan de la capacité physique qui doit être soumise à des contrôles périodiques.

Ne devrait-on pas, par exemple, imposer aux candidats qui sont dans les conditions limites de la vue et de l'ouïe, des véhicules à vitesse réduite ? Exiger des garanties médicales lorsqu'on délivre le permis de conduire et ne pas imposer un contrôle médical pendant toute la vie du chauffeur, je dis que c'est une sottise.

Exiger le contrôle technique d'un transport lourd tous les ans et ne pas exiger un contrôle médical de son conducteur pendant toute sa vie, c'est une autre sottise. Les entreprises de transports en commun, au contraire, imposent ce contrôle à leur personnel. Il n'y a là aucune injure, aucun préjugé défavorable aux conducteurs. C'est simplement une précaution légitime qu'on est en droit de prendre. Un défaut technique contrôlé par un conducteur expérimenté est tout de même bien moins dangereux qu'un véhicule en parfait état conduit par un conducteur taré physiologiquement.

J'ai été très impressionné un jour en lisant le compte rendu d'un accident causé par un poids lourd qui était conduit par un chauffeur amputé d'un bras. Eh bien ! aucun texte n'oblige un mutilé ou amputé à demander la rectification de son permis de conduire. C'est là une lacune grave.

Il faut, à mon avis, instituer un contrôle médical tous les deux ans pour les chauffeurs de poids lourds et de transports

en commun et tous les cinq ans, pour les chauffeurs de voitures de tourisme, après l'âge de quarante ans.

La fédération des automobile-clubs est un peu réticente. Je ne comprends pas cette résistance. Elle n'est pas plus justifiée que la mauvaise humeur des chauffeurs de taxis que l'on a soumis récemment à un contrôle médical. Mais la sécurité de tous, je crois, prime bien les ennuis de quelques-uns.

Le contrôle de l'équilibre physiologique des conducteurs doit être accompagné du contrôle de leur technicité et, surtout, de leur discipline. Il est incontestable que le récidiviste de l'infraction est particulièrement le récidiviste du danger et de l'accident.

Une statistique du docteur Harry de Silva, de l'université de Yale, portant sur six années, révèle que 80,9 p. 100 des automobilistes examinés n'avaient jamais eu d'accident grave, que 15,2 p. 100 n'en avaient eu qu'un seul ; quant aux autres, soit 3,9 p. 100, ils totalisaient à eux seuls 36,4 p. 100 de tous les accidents signalés dans les dossiers.

Les conducteurs d'au moins cinq infractions au code de la route avaient causé six fois plus d'accidents de personnes par cent conducteurs que les chauffeurs respectueux du code.

D'après une autre statistique, 25 p. 100 des conducteurs responsables d'accidents mortels avaient causé de graves accidents au cours de l'année précédente.

Une des causes les plus fréquentes d'accidents imputables au conducteur est l'intempérance ou l'ébriété. Je ne vous répéterai pas la plaisanterie classique disant que l'imbibition du chauffeur est plus grave que celle du carburateur. (*Sourires.*) En France, cependant, 2 p. 100 seulement des responsables d'accidents de personnes sont en état d'ébriété ; en Suisse, le pourcentage passe à 3 p. 100.

Il est évident que bon nombre de coupables ne figurent pas dans cette statistique. Il faudrait parler alors des états d'euphorie créés par un repas plantureux. Dans certains pays, on pratique une prise de sang aux fins d'analyse sur tous les auteurs d'accident. En Suède, on peut même la pratiquer sur des automobilistes choisis au hasard. En France, le consentement du prévenu est nécessaire. J'ai ouï dire, par une indiscretion, que la commission de révision du code de la route envisagerait de créer une amende pour le réfractaire au prélèvement du sang. Beaucoup de cours de justice retiennent à la charge de l'inculpé le refus de se soumettre au prélèvement.

Les peines qui frappent les chauffeurs alcooliques varient avec les pays. Dans les pays nordiques, elles sont assez sévères et peuvent aller jusqu'àux travaux forcés. Mais elles s'adoucent avec les pays producteurs de vins, tels que l'Italie et l'Espagne. Devrons-nous, en France, établir une gamme de peines suivant le lieu de l'accident, suivant que ce sera le pays du genièvre, du pouilly, du calvados, du muscadet, du cognac, de l'armagnac, de la mirabelle, du beaujolais ou du pastis ? (*Sourires.*)

Dans ce cas, ce serait une atteinte grave au dogme de l'intangibilité, de l'unité et de l'indivisibilité du droit français. Si la prévention est préférable à la répression, il faut bien déceler les récidivistes en temps opportun.

Je propose donc, au nom de la commission et en mon nom personnel, que soit établi un fichier des conducteurs d'automobiles. Au permis de conduire, serait accolé un volet relevant toutes les infractions graves qui ont causé ou qui auraient pu causer un accident sérieux. Ce document constituerait une indication pour la police qui pourrait ainsi manifester sa bienveillance, sa sévérité ou son indulgence, suivant l'état du fichier.

Enfin, l'archiviste du fichier départemental du lieu d'origine de la carte rose pourrait constater que le plafond a été atteint et provoquer un contrôle médical ou même le retrait du permis de conduire sous réserve évidemment d'appel devant la commission compétente.

J'insinue très discrètement qu'aucune intervention amicale ne pourrait minimiser cette peine et que, contrairement à ce que prétendent certains calomnieurs et médisans il ne viendrait jamais à l'idée d'un parlementaire de demander que le cours de la justice fût troublé. La justice doit passer, la justice passe.

Si la déficience des chauffeurs ne peut être décelée que sur des bases incertaines, il n'en est pas de même de la déficience des véhicules qui peut être décelée sans blessure d'amour-propre.

Dans un opuscule récent sur la sécurité routière aux Etats-Unis, M. Dehaidin, secrétaire de l'Automobile-Club du Nord mentionnait qu'en 1938, 13 p. 100 des accidents étaient dus à l'état vétuste des automobiles. Une campagne invitant les auto-

mobilités à la vérification des organes de sécurité de leurs voitures et la création de centres de vérification ont ramené le pourcentage d'accidents imputables aux organes de sécurité de 13 p. 100 à 4,75 p. 100.

L'Automobile-Club du Nord en accord d'ailleurs avec la ville de Lille et avec le conseil général a décidé la construction de centres de vérifications qui seront ouverts à tous les automobilistes. Les conducteurs de véhicules déjà anciens qui ont obtenu le certificat de vérification auront droit à une réduction de prime de 5 p. 100. Cette heureuse initiative doit être applaudie et encouragée. Un centre de vérification a, je crois, été créé à Charleville.

Trop de véhicules préhistoriques circulent en France. Leur mauvais état provoque 3,5 p. 100 des sinistres. Sur 96 accidents qui leur furent imputés en 1949, 23 provenaient des pneus et 13 des freins. Malgré toute la confiance que j'ai dans l'organisation de ces centres de vérification, malgré toute la confiance que je veux avoir dans la bonne volonté des automobilistes, j'estime qu'il faudrait officialiser ces centres et exiger, par conséquent, des certificats de vérification de tous les véhicules âgés, à certaines périodes.

L'équipement des voitures (éclairage, signalisation, avertisseurs) est un peu trop fantaisiste et hétéroclite. Les constructeurs livrent des voitures dont l'équipement ne permet pas toujours le respect du code. Les phares sont parfois aveuglants, quelquefois trop rapprochés au point de se confondre en un seul. Le phare central des poids lourds est légèrement trop haut. Il est situé à peu près à la limite du rayon visuel de l'automobiliste et peut être une source d'aveuglement.

Nous nous félicitons de l'organisation des contrôles, des réglages, des mises au point et je pense qu'ils doivent être multipliés.

L'éclairage arrière est souvent peu visible à cause de la boue. Les feux de position varient avec chaque voiture. A quand l'uniformité désirable ? Le feu de position sur l'aile avant est absolument invisible pour tout automobiliste qui vient de l'arrière. Il faut ou bien imposer le feu à l'avant et à l'arrière ou bien, s'il n'y a qu'un feu, l'exiger au centre de la voiture pour le rendre visible des deux directions.

Les signaux de direction manquent sur la plupart des voitures et le défaut d'automatisme de retour est une cause de perplexité pour le suiveur d'un chauffeur distrait ou négligent. Ces signaux de direction doivent être obligatoires, car le signal de la main est impossible quand la glace est baissée et il n'est possible qu'unilatéralement.

Des véhicules lourds ont une flèche de direction parfois filiforme, à la hauteur de la cabine du chauffeur, et parfaitement invisible de la voiture qui vient à l'arrière.

L'obligation du dispositif à feu vert accusant la réception du signal d'alerte n'est pas observée ni sanctionnée.

Le dépassement non signalé des chargements hors des limites du véhicule est une infraction très grave. Nous avons tous connu des personnes ou des amis victimes d'accidents de ce genre, littéralement embrochés, atrocement mutilés ou tués.

Les prescriptions de l'éclairage, également, de ces chargements et l'absence d'étoffes de couleurs vives à la limite desdits chargements, devraient être tout de même un peu plus sanctionnées. Cette étoffe est souvent remplacée par un tissu de teinte neutre, un morceau de sac parfois.

J'ai suivi, un jour, dans Paris, un chargement semblable qui était signalé simplement, à l'extrémité, par une petite ficelle.

C'est une vulgaire plaisanterie, mais qui risque de tourner au macabre. Je regrette que la police s'en désintéresse d'une façon aussi désinvolte.

Les avertisseurs, leur réglementation et leur usage limité seraient applaudis par les gens paisibles et soucieux de l'équilibre de leurs nerfs. Il y a sans doute, monsieur le ministre, des avertisseurs de route homologués ; il y a, à l'heure présente des demandes, des suppliques ardentes pour que vous homologuez les avertisseurs de ville. Le code belge interdit l'usage de l'avertisseur la nuit pour lui substituer la signalisation aux phares. Des autorités municipales, je crois les autorités parisiennes, ont recommandé aussi la signalisation aux phares et, par conséquent, la quasi-interdiction de l'usage du klaxon. Mais attention ! comme le remarque M. Jean Bedour, dans son précis de la circulation sur route, les arrêtés préfectoraux et communaux n'ont pas une valeur absolue, mais seulement la valeur d'une recommandation expresse. Par conséquent, ceux qui auront obéi aux arrêtés locaux ou préfectoraux, qui auront utilisé leurs phares et non leur klaxon, auront sans doute satisfait à ces arrêtés locaux, mais auront contrevenu au code de la route. Il y a là tout de même une solution à étudier, une mise au point à faire.

*

Nos critiques, nos suggestions concernant les chauffeurs et les véhicules seront suivies de nos critiques et suggestions sur la réglementation routière, sur la signalisation, le stationnement.

Le stationnement, sur la route aussi bien en ville, qu'en rase campagne, ne doit pas dépendre d'arrêtés de plusieurs autorités, mais d'une seule. Le code britannique recommande de ne jamais arrêter sa voiture en face d'une autre ; il est respecté. En France, on s'arrête n'importe où, suivant son caprice. Que les règlements existent ou n'existent pas, l'attitude est la même.

Il est judicieux d'interdire complètement ce stationnement dans les rues urbaines qui dépendent de la voirie départementale et nationale si la voie est absolument étroite, ou en tout cas de n'autoriser que le stationnement unilatéral si la largeur de la voie ne permet pas le croisement de deux véhicules. Il faut le faire même dans les agglomérations mais cela suppose la définition de l'agglomération tant souhaitée, aussi bien par la police de surveillance que par les automobilistes.

Cette définition ne nous exposerait plus à des interprétations courtelinesques d'arrêtés non moins courtelinesques puisque vous savez qu'il existe des municipalités qui fixent la vitesse maximum à quinze ou vingt kilomètres, ce qui me paraît bien difficile à observer.

L'uniformisation de ces règlements contre le stationnement et la vitesse a pu paraître à certains de nos collègues comme une atteinte aux prérogatives municipales. Ils savent avec quelle passion j'ai défendu dans les diverses associations les municipalités contre les empiètements de l'administration centrale. Ils doivent bien comprendre qu'il y a tout de même des servitudes nécessaires ; si jaloux que nous soyons de nos prérogatives, nous ne devons pas favoriser l'anarchie.

Le bénéfice que retirent les villes de la route nationale ou de la route départementale peuvent leur faire accepter ces petites servitudes.

Demandez aussi à votre commission de déterminer clairement et de signaler directement les priorités. Sans doute elles sont bien signalées en de nombreux croisements mais par les nouveaux signaux internationaux qui, hélas ! ne sont pas connus de tous.

Ils ne sont pas assez impératifs parce qu'ils ne donnent simplement que le signal de ralentissement. Nous demandons que l'on adopte le système « stop ». De cette façon, le conducteur devra marquer un temps d'arrêt avant de s'engager sur la route prioritaire.

La Suisse l'a adopté. Certains pays sont encore hésitants. Le meilleur argument pour convaincre ces hésitants est de leur dire que la proportion des accidents aux croisements est de 25 p. 100 et que, dans les pays qui ont adopté le système « stop », cette proportion est abaissée à 10 p. 100. Il serait juste alors, dans ce cas, d'imputer la responsabilité entière à l'automobiliste qui aurait enfreint la règle du « stop ».

Une signalisation claire doit rappeler efficacement les consignes. Dans certains départements, les ingénieurs en chef manifestent une émulation louable, mais nous n'égaleons pas la minutie de certaines nations.

La guerre a détruit certaines installations de cataphotes dans les virages. Nous désirons les voir reconstituer. Un système nouveau serait en voie d'établissement, qui dépasserait toutes nos demandes.

Les milieux des chaussées doivent être délimités par des cataphotes, ou systèmes réfléchissants améliorés, ou des pointillés peints, sinon sur tout le parcours, mais au moins dans tous les virages et au haut des côtes, car c'est tout de même une invitation à la prudence et en même temps c'est une école de discipline.

Ce chapitre serait incomplet si je ne signalais pas des accidents graves causés par la négligence parfois de certains exploitants agricoles au moment du charroi des betteraves. Certains de ces exploitants semblent ignorer leurs responsabilités, mais semblent ignorer, hélas ! leurs risques.

Certains ont été ruinés par les pénalisations encourues et par les indemnisations considérables qu'ils ont eues à payer. Peut-être y a-t-il là une propagande persuasive à faire dans ces milieux, comme il y a aussi la nécessité de mettre à leur disposition des panneaux de signalisation.

La police de surveillance et de répression est-elle suffisante et efficace ? Je crois que l'on peut répondre négativement aux deux questions.

En France, la route est surveillée par 350 motocyclistes, dont 200 sont journalièrement utilisés. Chaque équipe a donc 3.500 kilomètres à contrôler. C'est nettement insuffisant. On pourrait peut-être utiliser à ce but des éléments des compagnies républicaines de sécurité qui seraient ainsi distraits de leur oisiveté.

D'autre part, les méthodes ne semblent pas non plus judicieuses, car on peut mettre un uniforme à un carrefour, dans un virage, immédiatement on ralentira, mais on se rattrapera un peu plus loin. Il faut par conséquent que la police suive le délinquant éventuel et agisse dès après l'infraction constatée.

Après avoir équipé nos routes, après avoir perfectionné la signalisation, adapté le code, proportionné les sanctions à la gravité des infractions, augmenté la police aurons-nous assuré la sécurité de la route ?

Hélas non, si nous n'avons pas modifié l'état d'esprit des usagers. Ceux-ci sont, en effet, plus orgueilleux de tourner les règlements que de les appliquer.

Nous abordons alors le troisième front de bataille, c'est-à-dire l'éducation. J'ai admiré cette recommandation dans le code britannique : « Soyez prudents à toute minute ! Permettez à l'autre de faire une bêtise à tout moment ! »

J'ai constaté en effet que là-bas chaque usager respecte la règle, joue loyalement le jeu, utilise constamment le rétroviseur et par conséquent facilite la circulation des autres.

Au cours d'une randonnée de 3.000 kilomètres je n'ai pas remarqué un conducteur, que ce soit en Grande-Bretagne, en Ecosse, sur des routes larges ou étroites, je n'ai pas remarqué un conducteur sur cinquante, je devrais dire sur cent, car, touriste, gros transport, qui n'ait pas donné le signal de dépassement si la route le permettait ou le signal de ralentissement si la voie n'était pas libre. Comme il est agréable de saluer de tels conducteurs au passage !

Je crois que c'est beaucoup plus apaisant que les injures échangées de portière à portière, ou bien le rabattement rageur en queue de poisson. Sur nos routes, nous l'avons, la courtoisie est remplacé par une jalousie hargneuse. Le piéton prétend orgueilleusement que la route lui appartient par priorité, il circule dans-tous les sens, il prolonge des causeries au milieu des carrefours ; il traverse sans souci, par temps de pluie ou de brouillard. Les cyclistes jouent avec le risque, roulent à gauche, au milieu, roulent à plusieurs de front, coupent la voie sans avertissement et roulent la nuit sans lumière, de même qu'à la chute du jour. Le routier ou le car qui joue au « malabar », fier de son gabarit, confiant dans sa masse, dédaigne l'usager inoffensif. Cependant, je dois remarquer qu'il y a une amélioration considérable dans cette discipline des routiers, c'est peut-être parmi eux que l'on trouve la meilleure éducation ; seulement ils ont une excuse, ils ont une circonstance atténuante, c'est que l'état des bas-côtés ne leur permet peut-être pas toujours de se ranger comme ils le désireraient.

Le touriste impatient, « l'épateur » orgueilleux de sa vitesse ou de sa virtuosité insiste bruyamment, réclame la priorité et triomphe quand il trouve le passage ; l'autre touriste, plus léger, se considère comme humilié quand il est dépassé, il résiste, refuse le passage, ou il accélère au lieu de ralentir, comme s'il était mû par un sadisme friand du surcroît de danger, d'autant plus qu'un obstacle surgit devant le doubleur.

Une des manifestations les plus agaçantes du sans-gêne grossier des conducteurs, c'est l'usage inconsidéré des avertisseurs. Dans Paris, aux croisements surveillés, des énergumènes klaxonnent furieusement ; d'autres considèrent le klaxon comme un système d'appel ou de conversations et, pour alerter leurs amis ou leur famille, ils klaxonnent même la nuit.

Je m'excuse de revenir sur mes impressions de voyage en Grande-Bretagne, mais, sur 3.000 kilomètres parcourus dans les villes, dans les campagnes ou dans les petites voies, j'ai klaxonné timidement deux fois. J'avais l'impression qu'un coup de klaxon furieux affolerait complètement la population.

Sans vouloir ranimer la verve des chansonniers sur les brigades contre le bruit, je crois que ceux qui veillent sur notre sécurité pourraient également veiller sur notre tranquillité et l'équilibre de nos nerfs. Vous les aiderez, monsieur le ministre, en demandant une surveillance rigoureuse aussi sur les motocyclistes pétaradeurs qui truquent leur silencieux, et pour augmenter la puissance de leur moteur, nous infligent un supplice odieux.

Il faut donc bien nous reposer sur la sagesse et la courtoisie de tous. Cet état d'âme doit être insufflé dès l'enfance et développé par l'éducation. Mes collègues qui ont déposé des propositions de résolution créant l'enseignement du code de la route dans les écoles ont recueilli l'approbation unanime, mais je ne suis pas certain qu'on ait eu le souci d'exécuter leur volonté. Instruisons l'enfant sur les risques qu'il court et sur les règlements qui limitent son droit de jouer et de vagabonder.

Le maître trouvera dans l'esprit de l'enfant un écho enthousiaste. Il ne se limitera pas à sa tâche d'information. Il insistera

sur la courtoisie et le respect d'autrui qui ne varient pas avec le terrain et le mode de locomotion, mais que l'on oublie trop dans tous les milieux et dans tous les lieux.

Pourquoi ne pas inscrire à l'examen du certificat une épreuve du code de la route ? Pourquoi les projections de films, que l'on multiplie heureusement dans les écoles, ne comprendraient-elles pas des films d'éducation sur les causes et les conséquences des accidents ?

Monsieur le ministre, vous vous demandez pourquoi je vous ai posé une question orale dont le texte et le développement dépassent évidemment largement vos attributions. Il semble que je me sois adressé à tous les ministres, à celui de la reconstruction et de l'urbanisme pour l'aménagement, au ministre de l'intérieur pour la surveillance et la répression, au ministre de l'éducation pour l'enseignement du code et, en même temps, au ministre des finances pour l'équipement. Vous m'en excuserez, mais nous ne pouvions pas demander la présence de tout le Gouvernement, dans cette assemblée surtout, pour une question mineure ; et, puisque vous m'avez écouté avec beaucoup de courtoisie, ainsi que mes collègues — ce qui me laisserait croire que, tout à l'heure, j'ai blasphémé peut-être contre mes compatriotes — j'espère que vous consentirez à être notre interprète avisé et pressant auprès de chaque administration, de chaque service et de chaque ministère, qu'il s'agisse d'équipement, de surveillance ou de répression, pour qu'ils vous aident de leur mieux à satisfaire notre plus grand désir qui est de voir notre pays doté du meilleur réseau routier, du meilleur système de sécurité et, aussi, du meilleur esprit des usagers. (Applaudissements.)

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

M. Bouquerel. Monsieur le ministre, mes chers collègues, après l'intervention de notre président de la commission des moyens de communication qui a traité le problème dans son ensemble, je me contenterai, pour ma part, de me limiter à certaines conditions d'aménagement technique de notre réseau routier national.

Tout d'abord, alors que le fonds routier national est à peine créé, il suscite déjà certaines convoitises et certains voudraient voir une part importante des crédits affectés à de grands travaux, dont l'efficacité sur l'amélioration de la circulation routière ne se fera sentir qu'à échéance lointaine tandis que d'autres, au contraire, considérant l'importance de la dotation du fonds, projettent de le réduire. Je pense — et je rappelle d'ailleurs que l'an dernier, lors de la discussion budgétaire, je l'avais déjà signalé — qu'étant donné l'insuffisance des crédits qui étaient affectés à nos budgets de travaux publics depuis plusieurs années le crédit de 28 milliards prévu pour le fonds routier national n'est pas excessif et doit être affecté à des travaux d'équipement et de modernisation de notre réseau routier, sans subir ni prélèvement, ni réduction, ni déviation, si nous voulons véritablement adapter ce réseau aux besoins de la circulation routière et rétablir la sécurité des usagers. Le temps perdu est déjà trop considérable.

D'ailleurs, je rappellerai très brièvement le triste bilan de ces trois dernières années : en 1949, 2.704 morts par des accidents de voitures ; en 1950, 3.300 ; en 1951, près de 4.000. Aussi est-ce précisément l'utilisation de ces crédits qui nous préoccupe au premier chef. Qu'allez-vous faire, monsieur le ministre ? Comment ces travaux seront-ils répartis et à quels travaux vont-ils être attribués ? Des instructions précises ont-elles été données pour leur utilisation ?

Le fonds routier doit pourtant permettre de financer chaque année une masse de travaux importants et il nécessite, vous nous l'avez dit tout à l'heure, l'établissement d'un plan. De plus, il va rétablir dans les entreprises de travaux publics cette confiance qu'elles avaient perdue depuis plusieurs années par suite de la réduction continue des crédits et de la raréfaction des travaux routiers.

Ces entreprises n'ont pu, depuis ces dernières années, s'équiper ni se moderniser. Il faut donc, monsieur le ministre, leur permettre d'acquérir du matériel puissant et à grand rendement.

A ce sujet, je voudrais à nouveau attirer votre attention sur le danger que peut présenter, pour l'avenir, la mise en service par l'administration des ponts et chaussées d'un matériel important ou la mise en place d'installations à grand rendement permettant d'exécuter en régie directe des travaux importants sur nos routes. S'il est normal que l'administration des ponts et chaussées s'équipe en petit matériel d'entretien, il me paraît dangereux de lui permettre de se transformer petit à petit en une vaste entreprise nationale de travaux publics.

Le corps des ponts et chaussées, l'un des plus anciens corps de fonctionnaires, et qui fait, à juste titre, honneur à notre administration, doit rester, pour continuer sa mission, une élite de techniciens et de contrôleurs.

Je disais, au début de mon exposé, que le fonds d'investissement routier nécessitait l'établissement d'un plan. Ce plan, à mon avis, doit être établi sur des instructions précises tenant compte de la situation actuelle. Or, à ma connaissance, la dernière instruction sur les conditions techniques d'aménagement de nos routes date du 18 novembre 1942. C'était l'occupation, et cette instruction est vieille de dix ans.

La situation a heureusement quelque peu changé aujourd'hui. Il faudrait revoir la classification de nos routes nationales. Un effort a été fait l'an dernier et je sais que quatorze itinéraires sont classés dans les routes internationales. Il m'apparaît que ces quatorze itinéraires sont encore insuffisants et qu'il y aurait lieu d'envisager de nouveaux classements, compte tenu, bien entendu, de la densité de la circulation.

Mais, pour les routes nationales non classées, les conditions techniques d'aménagement, comme je le disais précédemment, sont toujours prévues par une circulaire vieille de dix années qu'il faudrait peut-être songer à revoir.

Nos routes nationales présentent aujourd'hui des largeurs très diverses, qui s'établissent entre cinq et onze mètres, et lorsqu'on affirme que la largeur d'encombrement d'un véhicule est de trois mètres, on est bien obligé de constater que la largeur de cinq mètres ne correspond plus aux besoins de la circulation moderne. Nous avons des routes de cinq mètres, des routes de six mètres, de neuf mètres, de onze mètres. Je crois, monsieur le ministre, qu'il serait bien préférable de limiter ces différentes largeurs à deux : une largeur de sept mètres pour les voies à deux courants de circulation et une largeur de onze mètres pour les routes à trois courants de circulation.

Je vous signale, d'ailleurs, que les routes qui ont été aménagées durant ces dernières années, dont la largeur a été portée à neuf mètres, constituent, en général, de véritables dangers publics. C'est sur ces sections que nous constatons très généralement le plus grand nombre d'accidents. Dans ces conditions, pourquoi ne pas décider qu'à partir de maintenant la largeur de nos routes sera soit de sept mètres, soit de onze mètres, de manière que, chaque fois que des travaux seront entrepris sur une route nationale, quelle qu'elle soit, cette largeur puisse être atteinte dès le début des travaux.

Il faut aussi, monsieur le ministre, faire disparaître les bordures de chaussée et les pavages qui datent encore des routes romaines. Ces bordures sont aujourd'hui de véritables dangers publics et constituent une véritable terreur pour les automobilistes.

Il faut aussi penser aux cyclistes. La circulation des cyclistes sur la chaussée est une gêne importante pour les automobilistes. La sécurité des cyclistes ne peut être assurée qu'en mettant à leur disposition, non pas une piste plus ou moins bien construite et plus ou moins bien entretenue, mais une véritable chaussée présentant une surface de roulage aussi bonne que celle qui est réservée aux voitures automobiles. On a eu le tort, jusqu'à ce jour, de considérer la piste cyclable comme un accessoire secondaire de la route et de la construire trop souvent avec des matériaux de rebut ou de mauvaise qualité. Or, pendant les quatre dernières années, il est sorti de nos usines près de 800.000 vélomoteurs ou bicyclettes à moteurs, auxquels il faut ajouter plus de trois fois autant de bicyclettes. Le nombre de ces usagers mérite qu'un effort particulier soit fait pour mettre à leur disposition une véritable chaussée, commode et assurant leur sécurité.

Il faudra également, bien entendu, penser aux piétons et, à la sortie des usines en particulier, aménager certains accotements dont M. le docteur Pouget nous parlait tout à l'heure, qui sont aujourd'hui de véritables cloaques dans lesquels le piéton ne peut s'engager, ce qui l'oblige, par conséquent, à emprunter la chaussée livrée à la circulation automobile.

Je voudrais aussi attirer votre attention, monsieur le ministre, sur le danger que présentent les chaussées en béton.

Les chaussées en béton ont été construites ou mises en route il y a quelques années à peine, et nous avons constaté que les surfaces en ciment étaient, par temps de pluie ou par verglas, très glissantes et que c'était généralement sur les chaussées en béton que nous devons déplorer le plus grand nombre d'accidents.

On avait pensé que la chaussée en béton, étant monolithique, ne subirait aucune déformation et qu'on pouvait, lors de la construction, engager des dépenses plus considérables que celles que nécessite une chaussée ordinaire. L'expérience a montré que l'entretien des chaussées en béton est au moins aussi oné-

reux et que sa tenue n'est pas meilleure que celle de nos routes ordinaires.

Tous nos départements disposent de matériaux locaux leur permettant de construire de bonnes chaussées. Faisons appel à ces matériaux locaux, rouvrons si c'est nécessaire les carrières, donnons du travail sur le lieu même de l'utilisation des matériaux et ainsi nous pourrions peut-être également contribuer à une amélioration de la situation économique du pays.

Enfin, nous avons constaté l'extrême lenteur des travaux d'amélioration des traversées d'agglomération et surtout des suppressions de passages à niveau.

Je pense qu'une des raisons était et est encore l'obligation qui est faite aux collectivités locales de participer à ces travaux d'amélioration et d'aménagement ou d'équipement. Ces travaux sont aujourd'hui considérables, et la participation qui est demandée à certaines petites collectivités dépasse presque toujours leurs possibilités financières. Vous avez là, monsieur le ministre, l'occasion d'assouplir cette participation financière des communes en décidant de modifier votre barème de participation et en intéressant particulièrement le fonds d'investissement routier à ces travaux d'amélioration des traversées de routes.

A l'heure où se développent le transport routier et le nombre des gros porteurs, il est nécessaire également de régler le stationnement sur les chaussées. Il faut même le supprimer, car nous voyons aujourd'hui des trains entiers de gros porteurs stationnant en pleine chaussée, et la nuit ! Ces stationnements constituent de véritables dangers publics. Pour les régler, je crois qu'il faudrait dès maintenant prévoir dans votre plan d'équipement des garages spécialement aménagés, en dehors de l'emprise même de la route et à proximité, bien entendu, des arrêts obligés ou normaux des gros porteurs. Actuellement, un peu tout le long de nos routes nationales, s'installent des relais de gros routiers. Pourquoi ne pas envisager de constituer des garages de camions à proximité précisément de ces relais ?

Dégager la visibilité dans les carrefours, relever certains virages, poursuivre l'élargissement des chaussées, initier à la signalisation routière, créer des pistes pour cyclistes et piétons, améliorer la traversée des agglomérations et prévoir certaines déviations, poursuivre la suppression des passages à niveau, tels doivent être, à mon avis, les premiers travaux d'équipement et d'aménagement qui devraient figurer au plan quinquennal. Voilà de quoi, n'est-il pas vrai, monsieur le ministre ? utiliser les quelque 25 milliards qui vont être mis à votre disposition cette année. Je fais pleinement confiance aux services techniques ; jamais vous ne les entendrez dire que ces crédits sont excessifs. Leurs plans sont déjà prêts. Que ces plans soient établis, que ces règles soient fixées, et je ferai pleine confiance à l'administration des ponts et chaussées pour que, dans une certaine unité, nous conservions la diversité de nos routes, qui en fait le charme et qui est un attrait pour les touristes.

Aujourd'hui, puisque tout de même un effort va être demandé aux agents des ponts et chaussées, je voudrais vous rappeler, monsieur le ministre, qu'un vœu a été émis par le Parlement en faveur des agents des travaux routiers et des conducteurs de chantiers. En effet, le Parlement a demandé que ces agents soient classés dans la catégorie des services actifs. Au moment où nous allons leur demander un effort supplémentaire, je serai particulièrement heureux si vous pouviez très rapidement prendre ce décret qui permettra de classer ces agents dans la catégorie des services actifs.

Dans la réponse que vous allez nous faire tout à l'heure, monsieur le ministre, vous ne manquerez pas, j'en suis persuadé, de nous faire connaître la doctrine de votre ministère en cette matière. Pour ma part, je voudrais que l'effort principal soit fait d'urgence et en priorité en faveur de notre réseau routier actuel, sans pour autant négliger certains travaux de dégagement de la circulation qui peuvent d'ailleurs trouver leur justification dans le plan général d'équipement et de modernisation.

Ce ne sont pas des critiques que j'ai apportées à cette tribune, j'ai simplement voulu vous faire part de quelques observations et de quelques suggestions, et si j'ai pu ainsi contribuer à l'accélération de l'amélioration routière, j'ai également conscience d'avoir servi en même temps l'intérêt général. (Applaudissements.)

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

M. Hébert. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le président Pouget nous a dit tout à l'heure qu'il allait effleurer le sujet faisant l'objet de sa question orale avec débat et laisser à d'autres orateurs le soin de développer les points particuliers.

J'ai l'impression que son effleurement a tout de même été assez profond et je m'excuse, par avance, si je suis amené à faire quelques redites devant vous.

Lorsque fut lancé entre Paris et Saint-Germain le premier train de véhicules circulant sur une voie ferrée, les problèmes de sécurité concernant la signalisation, les aiguillages, les croisements, étaient bien faciles à résoudre, car ils n'existaient pas puisqu'il n'y avait qu'un seul train.

De même, lorsque la première expérience de navigation aérienne régulière fut tentée, à la fin de la guerre 1914-1918, par l'établissement du service postal Strasbourg-Paris, la question de circulation aux abords des aérodromes ne posait pas de problèmes particuliers.

Enfin, lorsqu'au début de ce siècle l'automobile cessa d'être un engin luxueux et sportif pour devenir un moyen de communication utilisant la route au même titre que les attelages hippomobiles et les vélos, il apparut que la loi de 1851 servant de base au règlement de la circulation routière s'avérait suffisante.

Depuis, le chemin de fer, l'aviation civile, l'automobile ont eu l'essor que vous connaissez. Le dispatching qui régle la circulation sur le rail de convois toujours plus nombreux, plus rapides et plus lourds, la tour de contrôle répartissant dans différents secteurs les avions en instance d'atterrissage et arrivant simultanément, sont la conséquence de l'accroissement important du trafic du rail et de l'air.

L'infrastructure de notre réseau routier a sans doute subi d'appréciables modifications depuis les débuts de l'automobile, mais il n'en reste pas moins vrai que la réglementation de la circulation routière est toujours fondée sur cette loi de 1851. Si cette circulation se caractérise par une forte diminution du nombre des véhicules à traction animale, par une régression sensible des motocyclettes et du gros bétail par rapport aux années d'avant-guerre, elle se caractérise surtout par une augmentation considérable du nombre des bicyclettes — un Français sur deux aura bientôt son vélo — par un trafic d'engins motorisés des plus importants. Si les Américains ont une voiture automobile pour quatre, et bientôt pour trois habitants, alors que les Français n'en ont qu'une pour seize personnes, il est intéressant de noter que malgré les destructions qui ont ravagé notre parc automobile pendant la guerre, la circulation des véhicules industriels atteint maintenant le chiffre de 1939, la circulation des véhicules particuliers représentant la moitié de son chiffre d'avant-guerre. Si le Gouvernement veut bien ne pas écraser l'industrie automobile par des taxes prohibitives, il ne fait pas de doute que ce chiffre puisse être atteint et même dépassé d'ici quelques années.

Depuis peu, un nouvel engin connaît un succès particulier : le vélo-moteur. 440.000 véhicules motorisés à deux roues ont été vendus en 1951 contre 320.000 à quatre roues. C'est assez dire que la route doit s'adapter à ces conditions nouvelles et même à celles que nous sommes en droit d'envisager dans un proche avenir.

L'automobile doit son développement à l'augmentation de son rayon d'action, conditionné par l'augmentation de sa vitesse moyenne.

M. Bertaud. Oh !

M. Hébert. Mais oui, mon cher collègue Bertaud, je suis persuadé que vous arriverez à être de notre avis.

« Si nous voulons maintenir à l'industrie automobile son rang de première industrie exportatrice, si nous voulons, sur le plan intérieur, lui permettre de concourir à notre expansion économique que son développement conditionne, deux impératifs se dressent devant nous : d'une part, équiper notre réseau routier de façon qu'il puisse absorber le flot toujours croissant de ses usagers dans des conditions de sécurité analogues à celles que l'on exige des autres modes de transport ; d'autre part, refondre et reviser notre code de la route pour l'adapter aux circonstances présentes.

Il m'apparaît bien tentant de développer ce second point mais, en raison de l'organisation du débat consécutif à la question orale posée par le président Pouget et du fait que le Conseil de la République a bien voulu me charger de le représenter au sein du comité de gestion du fonds routier, c'est de l'aménagement de la route elle-même que je veux vous parler plus spécialement.

Toutefois, avant d'aborder cette question, je voudrais dire, en quelques mots, que la qualité de notre nouvelle réglementation, si parfaite soit-elle, ne vaudra que si nous savons la faire appliquer strictement. Chacun connaît le tempérament quelque peu indiscipliné du Français. La crainte du gendarme, commencement de la sagesse, est seule capable de l'amener

au respect de la loi, du code de la route comme des autres réglementations. Il importe donc que cette crainte soit permanente.

Les deux gendarmes motocyclistes se repèrent de loin sur la route et le conducteur qui allait amorcer une manœuvre interdite à le temps de rectifier sa position avant d'être dans leur champ visuel. Les gendarmes à pied, postés aux carrefours ou à l'entrée d'un village ne sont pas à même de relever les fautes commises en rase campagne qui sont souvent les plus dangereuses. La police de la route devrait donc être confiée à un corps spécialisé, équipé de voitures rapides de grande série dont l'identité ne puisse pas être décelée à première vue et capable de rattraper les contrevenants. Hors de cette solution, pas de salut !

Les principaux accidents de la route ont lieu à l'occasion de la collision ou de l'accrochage de deux véhicules dans trois cas principaux : 1° circulation dans le même sens, mais à des vitesses différentes ; 2° circulation en sens contraire sur une même route ; 3° circulation sur deux routes différentes à leur point de croisement.

Le premier de ces types de collision a lieu le plus souvent parce que l'automobile doublée a quitté brusquement sa droite pour éviter un cycliste ou un piéton ayant fait une manœuvre intempestive, ou bien parce que l'état de la chaussée l'a amenée à rechercher un meilleur élément de route ou une stabilité plus grande, sans avoir eu le temps d'avertir de son départ. Les remèdes à cette situation sont simples : il faudrait rectifier le profil des routes importantes qui devrait être aussi plat que possible, relever et élargir les virages, aménager une piste ou plutôt un trottoir cycliste sur l'un des côtés de la route et un trottoir réservé aux piétons de l'autre côté.

Le deuxième type de collision est en général le plus grave. Les vitesses des deux véhicules s'ajoutant au moment du choc, la mort des occupants est généralement la règle dans ce genre d'accident. Si l'accrochage a lieu latéralement, il en résulte un couple qui provoque un dérapage transversal extrêmement brutal, se terminant souvent par un écrasement sur un obstacle fixe ou un autre véhicule, ou bien encore par un renversement sur le côté. Si ce type d'accident arrive la nuit, on peut dire que 99 fois sur 100, il est dû à l'aveuglement par les phares d'un autre véhicule et il appartient à la police spécialisée que je réclame tout à l'heure de prendre les mesures nécessaires.

Puisque je suis sur cette question de l'éclairage mortel, qu'il me soit permis d'attirer l'attention du Gouvernement sur le fait que des automobilistes étrangers circulent en France avec un éclairage qui n'est pas conforme au code de la route français ; je veux parler des phares blancs qui sont extrêmement dangereux pour les automobilistes qui les croisent. Il serait bon que tout automobiliste étranger circulant en France soit tenu d'appliquer les règles du code de la route français en matière d'éclairage.

Les remèdes propres à l'infrastructure, dans ce cas, sont très simples, bien qu'ils soient certainement coûteux : route éclairée partout où la circulation est très dense et haie centrale dans tous les cas où la route permet quatre files de voitures. Il est évident que lors de la construction de l'auto-route Ouest de Paris, on a négligé de mettre cette haie basse pour protéger les files de voitures circulant en sens opposé, l'on subit constamment les effets de l'aveuglement parce que les automobilistes sont obligés très souvent de faire usage de leurs phares pour voir un obstacle qu'ils n'aperçoivent pas avec l'éclairage code.

Si l'accident survient de jour, il est dû très souvent à une infraction au code de la route : dépassement en troisième position, dépassement dans un virage masqué ou au sommet d'une côte. Les remèdes propres à l'infrastructure sont bien simples : dans tous les cas où cela est possible et où la circulation le justifie, routes à quatre files de circulation et, si possible, à haie centrale sur refuge.

Les routes à trois files de circulation, que nous rencontrons très souvent sur les grands itinéraires, permettent de doubler même s'il vient un autre véhicule en face, à condition que le véhicule le plus lent tienne sa droite et ne déboîte pas de façon inattendue. Il serait utile que les poids lourds aient la conduite à droite, comme c'est le cas en Italie, par exemple. Comme ils sont plus souvent dépassés qu'ils ne dépassent un autre véhicule, cela n'aurait que peu d'inconvénients et inciterait les conducteurs de tels véhicules à tenir mieux leur droite.

Pour tous les véhicules, un signal arrière vert « Je vous ai entendu, passez » et un signal arrière, par exemple rouge clignotant « Je vous ai entendu, mais attendez pour doubler » me paraissent indispensables. Pour tous les signaux — le président Pouget vient d'en faire part — une normalisation me paraît utile, ainsi qu'un retour automatique, et surtout un

contrôle visuel au tableau de bord du fonctionnement de ces signaux. De nombreux véhicules possèdent un signal de changement de direction à l'avant ou à l'arrière, mais le conducteur qui utilise ce signal n'a jamais la certitude qu'il a vraiment fonctionné; un contrôle visuel au tableau de bord donnerait une tranquillité supplémentaire et éviterait certainement des accidents.

La solution qui est adoptée en France sur les routes à trois files de circulation, consiste à les séparer par deux bandes jaunes, une seule au milieu de la route signifiant qu'il est interdit de doubler. Cette solution me semble mauvaise. Un cas dangereux se présente lorsque, dans chaque direction, un automobiliste se prépare à en doubler un autre au moment où les deux premiers arrivent à la même hauteur. Il est impossible, dans ce cas, de déterminer lequel des deux a la priorité sur l'autre.

Il me paraît préférable de s'en tenir à la solution adoptée par divers pays étrangers: bande médiane partout, sauf dans les zones de doublement interdit, où la bande se divise en deux bandes parallèles espacées d'une dizaine de centimètres. Cette solution est excellente et donne constamment à l'automobiliste la notion de sa position exacte par rapport à la largeur de la route. Les zones où le doublement est interdit, notamment dans les agglomérations, ne sont pas seulement signalées par des bandes axiales; elles le sont également par un panneau rond encadré de rouge, que l'on trouve en général à l'entrée d'une localité dont la chaussée est relativement étroite. Mais rien ne signale la fin de cette zone, et si un peu plus loin, la chaussée s'élargissant, vous supposez avoir récupéré le droit de doubler, attention au gendarme caché dans un coin, qui arrête voire élan d'un coup de son sifflet. La fin de la zone réglementée correspondant au début de cette dernière dans l'autre direction, pourquoi ne pas utiliser le revers des panneaux pour indiquer sans ambiguïté cette fin de réglementation? On pourrait, par exemple, adopter un panneau noir avec une diagonale blanche.

La limitation de la chaussée par une bordure penchée, évitant des chocs susceptibles de fausser le parallélisme des roues avant, est propre à inciter les conducteurs à tenir leur droite, surtout si le caniveau est convenablement nettoyé.

Le stationnement d'un véhicule sur la chaussée, dont on a fait état tout à l'heure, crée un goulot d'étranglement quand ce n'est pas, de plus, un obstacle dangereux, notamment la nuit ou par temps de brouillard. J'ai vu récemment le cas d'un chauffeur de poids lourd qui, fatigué, ayant arrêté son véhicule, a provoqué la mort d'un automobiliste, lequel est venu s'écraser sur l'arrière du camion dont il n'avait pas vu les feux en raison du mauvais temps. Si ce poids lourd s'était réfugié sur le bas-côté de la route, pareil drame ne serait pas arrivé.

S'il est interdit de stationner dans les virages et en haut des côtes, interdiction qui n'est d'ailleurs pas toujours observée, il n'en est rien en rase campagne, le long des routes nationales. Mieux que cela, les garages ou les stations-service assurent le ravitaillement ou effectuent des réparations de véhicules sur la chaussée. Le conducteur fatigué qui éprouve le besoin de se reposer, ou celui qui a une roue crevée à changer, n'ont aucune obligation de monter sur le bas-côté. Le stationnement sur les routes nationales devrait être interdit sauf cas de force majeure.

En Angleterre un dicton prétend que seuls les vagabonds marchent sur la chaussée et que les gentlemen ne sauraient se déplacer dignement que sur le trottoir ou le bas-côté de la route. Encore faut-il qu'au moins l'un des deux bas-côtés soit aménagé de telle sorte qu'on puisse l'utiliser sans risquer de se tordre les pieds. En attendant cet aménagement qui entraînerait pour les piétons l'obligation de les emprunter, qu'on apprenne à ceux qui circulent la nuit qu'ils doivent tenir leur gauche. Voyant venir sur eux l'automobiliste ébloui, ils pourront l'éviter en s'écartant brusquement, et nous ne lirons plus de faits-divers comme celui-ci, relevé dernièrement dans un grand quotidien de l'Ouest: « Un automobiliste aveuglé vient de tuer, près de Javron, dans la Mayenne, deux piétons qui, pourtant, tenaient bien leur droite. »

C'est précisément parce qu'ils tenaient leur droite qu'ils n'ont pas vu venir cet automobiliste dans leur dos, qu'ils n'ont pu effectuer la manœuvre qui leur aurait certainement sauvé la vie.

Une série d'accidents qu'il devrait être vraiment facile de diminuer considérablement est celle qui se produit aux carrefours. Tout d'abord il y a lieu de faire respecter, cela a été dit tout à l'heure, l'interdiction d'installation de postes d'essence à moins de 200 mètres des carrefours, d'interdire de façon impérative le stationnement des véhicules, et notamment des poids lourds, dans les mêmes limites; il y a lieu également de faire dégager tous les obstacles masquant la visibilité et de faire respecter les servitudes *non aedificandi*.

La controverse entre les droitiers et les gauchers, en matière de priorité, me paraît bien facile à résoudre en ce qui concerne les routes à grande circulation. Elles doivent avoir la priorité absolue, même à l'intérieur des villes, sauf dans les très grandes villes où la route nationale se perd, en quelque sorte, dans le dédale des rues. D'ailleurs, elle y est très souvent déviée pour contourner la ville.

Evidemment, cette priorité ne peut être respectée sans accidents que si les routes secondaires sont pourvues d'une bande transversale et du signal « stop » obligeant les véhicules s'apprêtant à traverser l'artère principale à marquer l'arrêt complet, avec mise au point mort et investigations latérales avant de repartir, même s'il n'y a aucun véhicule en vue.

D'autres accidents sont dus à la mauvaise construction de la chaussée: revêtement défectueux, glissant, bombé, virages en dévers. C'est une question de modernisation qui ne présente pas de difficultés. La seule chose indispensable est d'avoir les crédits.

Un mauvais état temporaire, cela a été signalé tout à l'heure, peut être dû soit à des causes extérieures, charrois de betteraves ou autres, à des intempéries, verglas, neige, brouillard. C'est une question d'entretien et de mise à la disposition des ponts et chaussées des moyens nécessaires pour y remédier. Pour le brouillard, signalons simplement que, non seulement les virages doivent être signalés à l'extérieur, ce qui est une bonne chose, mais le jalonnement de la bande axiale doit être fait, notamment dans les virages, au moyen de ces cataphotes modernes que les Anglais appellent des *cat's eyes*, c'est-à-dire des yeux de chat, qui ont l'avantage d'être nettoyés automatiquement lorsque les véhicules passent dessus.

Indépendamment de l'élargissement des chaussées ou des ponts, de la construction de détournements pour éviter certaines localités encombrées, de l'aménagement de virages, de l'écrêtement de certains sommets, il est une série d'aménagements qui présentent la plus grande urgence, je veux parler de la suppression des passages à niveau. Il ne devrait pas rester un seul passage à niveau sur les routes nationales à grand trafic. C'est un danger et un goulot d'étranglement inadmissibles. Seuls peuvent être maintenus provisoirement ceux qui existent sur des lignes ferrées en voie de suppression. Sur les routes secondaires, les passages à niveau non gardés doivent être munis de signaux lumineux et sonores, comme cela se fait à l'étranger.

En abordant un virage, l'automobiliste ne sait pas qu'il va s'engager dans un virage large ou serré, comportant ou non un virage opposé aussitôt après, puisque dans tous les cas il est en présence d'un signal S. A l'étranger, notamment au Canada, nous avons pu remarquer quatre signaux différents indiquant: virage à droite ou à gauche, virage large ou serré. C'est, à mon point de vue, une excellente occasion de faire ralentir les automobilistes.

Pour en terminer avec cette question de signalisation, je me permettrai d'attirer l'attention de M. le ministre sur le fait que la plupart de nos routes nationales, qui sont des éléments d'attrait du tourisme international, sont en voie d'être mutilées, puisque la plupart des arbres qui les bordent sont arrivés à maturité. Il est indispensable qu'une politique de reboisement soit envisagée pour que certains coins, les plus jolis de notre France, ne soient transformés en véritables déserts.

Avant d'en terminer avec la question de la signalisation, il me reste à parler de la limitation de la vitesse si chère à mon ami M. Bertaud.

La plus haute fantaisie préside à la détermination de la vitesse réglementée dans la traversée d'une localité, celle-ci étant laissée à la discrétion du maire de chaque commune. Il n'est pas rare, sur un parcours d'une centaine de kilomètres, de trouver toute une gamme s'étendant de 10 à 50 kilomètres à l'heure, cette réglementation s'appliquant le plus souvent à toute l'étendue de la commune traversée, même si elle ne se justifie que sur une portion de route étroite et tortueuse et de faible longueur, le reste de la traversée de la localité ne justifiant pas cette mesure. Il importe de ne laisser aux maires que le soin de savoir si la vitesse doit être réglementée ou non, et sur quelle étendue de leur commune. La vitesse réglementée doit être unique sur tout le territoire français et quel que soit le type de véhicule.

En Grande-Bretagne, par exemple, un trait rouge sur les compteurs de vitesse de chaque véhicule indique cette vitesse réglementée, qui est la même pour tous et qui est là-bas de 30 miles, soit environ 50 kilomètres à l'heure. Les chauffeurs anglais, lorsqu'ils arrivent à l'entrée de la zone réglementée, mettent automatiquement l'aiguille de leur compteur sur le 30 — miles bien entendu — et, au moment où ils aperçoivent le signal indiquant la fin de la zone réglementée, ils appuient

à fond le pied sur l'accélérateur; par conséquent on peut dire que l'interdiction de dépasser cette vitesse est strictement réglementée.

L'entrée de la zone réglementée est signalée par un disque rond bordé de rouge, portant un 30 noir sur fond blanc, le dos de ce signe étant peint en blanc avec diagonale noire, ce qui indique aux véhicules venant dans l'autre sens la fin de la zone réglementée.

Il va sans dire que les grands itinéraires justifieront, tout au moins dans les secteurs les plus accidentés, des autoroutes permettant d'assurer un trafic accéléré dans les meilleures conditions de sécurité, de jour comme de nuit.

Si j'ai voulu attirer votre attention sur tous les aménagements qui s'imposent sur notre réseau de routes nationales pour pouvoir y circuler vite et avec un maximum de sécurité, c'est pour qu'il soit bien entendu que ne soit pas appliqué uniquement un programme d'autoroute. Cela ne veut pas dire qu'il faille le négliger, car il est certain que cela présente un intérêt touristique considérable, mais il faut également que nos routes soient belles et je ne peux que féliciter nos ingénieurs qui, jusqu'à présent, ont tracé l'autoroute de l'Ouest, propagande efficace pour notre pays.

Il ne suffit pas d'avoir de bonnes routes, bien signalisées et adaptées au volume de la circulation, il faut encore que les véhicules eux-mêmes y soient adaptés. Si les véhicules de fabrication récente peuvent être rapidement réparés et remis dans leur état de neuf, en raison de l'approvisionnement facile en pièces de rechange, il n'en est pas de même des véhicules anciens dont les constructeurs se désintéressent. Il n'est pas rare de rencontrer des voitures qui ont maintenant trente années d'âge et que nous risquons de trouver encore sur nos routes dans vingt ans. Les réparations de celles-ci relèvent plus du bricolage que de la mécanique et sont rendues très coûteuses, car il faut très souvent usiner des pièces à l'unité.

Les propriétaires dont les ressources sont souvent modestes se montrent alors moins exigeants sur la qualité de l'état mécanique de leurs véhicules qui deviennent un danger pour ceux qui les rencontrent sur leur chemin.

Sans demander le retour à l'ordonnance de Vichy qui prévoyait leur mise à la ferraille, les véhicules de vingt ans, par exemple, devraient être soumis à une visite de contrôle annuelle qui porterait principalement sur les organes de direction et de freinage. Je ne pense pas qu'il soit utile d'imposer semblable contrôle aux véhicules récents. Toutefois, en cas d'accident grave, la police devrait pouvoir requérir un expert assermenté qui déterminerait l'état d'entretien du véhicule avant l'accident. Les conclusions de cette expertise pourraient fort utilement déterminer certaines responsabilités.

Tous les signaux de direction, dont le rappel automatique devrait être imposé, tous les signaux de réception, tous les feux de signalisation qui ne sont pas visibles de la place du conducteur et qui peuvent lui donner une sécurité trompeuse et, à son insu, ils ne fonctionnent pas, devraient commander une lampe témoin au tableau de bord.

Enfin, si l'avertisseur de route doit être puissant, il ne doit pas en être de même de l'avertisseur de ville, qui doit être discret de jour et interdit la nuit où nous disposons d'un excellent avertisseur silencieux, les phares utilisés par brefs éclairs.

Pour conclure — je m'excuse d'avoir été aussi long — rappelez-nous bien que l'efficacité de toutes les mesures et de tous les moyens envisagés sera décuplée si chaque usager de la route — automobiliste, charretier, cycliste, piéton — veut bien, dans ses rapports avec les autres, faire montre de cette qualité précieuse qu'aucun code de la route ne saurait réglementer et qui s'appelle la courtoisie. (*Applaudissements.*)

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

M. Bertaud. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la question orale posée par notre collègue et ami M. le président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, le docteur Pouget, présente ce caractère particulier qu'elle ne peut manquer d'intéresser tout le monde — tout au moins les présents — car tout le monde se préoccupe de la route, des problèmes de la circulation, ainsi que des moyens à employer pour éviter que la route et la circulation ne continuent à être trop meurtrières. En un mot, nul ne se désintéresse, quels que soient sa situation, sa profession ou son point d'attache, de tout ce qui peut contribuer à rassurer les uns sur leur propre sécurité et donner la certitude aux autres que les inconvénients dont ils se plaignent seront, demain ou plus tard, en voie de disparition.

Il est évident que la solution la plus rationnelle du problème dont, dans leurs exposés, les orateurs qui m'ont précédé ont fixé les grandes lignes, consisterait, non pas seulement à améliorer le tracé de certaines routes, mais encore à créer, pour chaque mode de locomotion, une voie de circulation qui lui soit propre... mais ceci est une autre histoire dont nous pourrions reparler lorsque sera revenue une période de prospérité exempte de surprises désagréables et coûteuses.

Etablir des rocades, élargir et consolider les ouvrages d'art, réglementer la circulation sans l'entraver, assurer le franchissement des croisements et carrefours encombrés et dangereux par des passages souterrains et supérieurs sont toutes choses excellentes en soi qui constituent un acheminement vers une transformation complète des moyens de circulation, mais ne peuvent être cependant efficaces qu'autant qu'elles ne seront pas conditionnées par la nécessité de faire face à des dépenses plus urgentes parce que plus humaines — par exemple, le logement — et qu'elles s'accompagneront d'une éducation générale des usagers de la route, quels qu'ils soient et où qu'ils se trouvent.

Les problèmes de circulation et de la sécurité de cette circulation sont intimement liés les uns aux autres bien qu'ils n'aient pas tous la même gravité. En effet, on peut s'accommoder fort bien avec un peu de patience d'un embouteillage réduisant une moyenne de route ou retardant la livraison d'un colis, mais on acceptera beaucoup plus difficilement que la cause de ce retard ou d'un arrêt définitif soit due à un accident ayant provoqué, non seulement dommages matériels ou blessures légères mais aussi quelquefois blessures graves et même trop souvent mort d'homme. Quand on songe que la route fait chaque année autant de victimes que la tuberculose, on ne peut que s'étonner, alors que tout est fait pour enrayer les effets de cette terrible maladie, l'on n'ait pu pratiquement mettre au point, pour limiter les hécatombes dont les journaux ne rendent pratiquement plus compte parce qu'ils devraient y consacrer les trois quarts de leurs colonnes, toute une série de mesures rationnelles dont tout le monde parle mais que l'on craint, semble-t-il, de voir passer à l'état de règlement.

Les raisons de cet état de choses que nous déplorons et contre lequel, dans l'intérêt des usagers de la route, nous devons sévir, nous les trouvons tout d'abord certes dans le fait que nos voies de communications ne correspondent pas du tout, en certains points névralgiques, aux besoins sans cesse accrus du trafic; dans le fait aussi que certaines routes et chemins ne sont pas entretenus, faute de crédits peut-être, avec tout le soin désirable, mais surtout dans cette constatation que beaucoup trop d'usagers mineurs de la route — j'entends par là les piétons, les cyclistes, les conducteurs de véhicules hippomobiles — ignorent ou méconnaissent les dispositions élémentaires du code de la route et de la réglementation de la circulation.

Egalement beaucoup trop d'usagers majeurs de la route — il s'agit des automobilistes — oublient trop souvent leurs obligations et les risques qu'ils courent et font courir et constituent de véritables dangers publics parce qu'ils ne songent qu'au plaisir qu'ils éprouvent à conduire vite des voitures qui leur permettent d'impressionnantes moyennes mais qui ne les garantissent toutefois pas contre les chances de capotage, de dérapage, d'accrochage et de télescopage, mots auxquels logiquement, et pas seulement pour les besoins de la rime, correspondent bandage, stoppage, plâtrage, sarcophage et quelquefois héritage. (*Sourires.*)

Que peut-on donc faire pour, en attendant que les circonstances nous permettent de donner à chacun, en même temps que sa vérité, son moyen de cheminement propre, assurer au mieux la sécurité de la circulation de tous ?

Eh bien ! d'abord — et cela conformément au désir exprimé unanimement par le Conseil de la République — enseigner le code de la route dans les écoles. J'ai été à cette tribune le rapporteur de cette proposition. Votre collègue de l'éducation nationale, monsieur le ministre, a bien voulu l'approuver et la faire sienne, mais depuis bientôt deux ans qu'elle a été solidairement prise en considération, nous sommes encore à attendre l'introduction de l'étude du code de la route dans le programme scolaire.

Peut-être, monsieur le ministre, votre haute autorité, trouvant dans la solidarité ministérielle plus de force que dans le vote de nos résolutions, pourrait-elle heureusement s'exercer auprès de M. le ministre de l'éducation nationale afin d'obtenir la réalisation de notre vœu. Si l'on avait entendu nos paroles au moment où elles ont été prononcées, peut-être quelques petits enfants de France, parce que plus instruits de leurs obligations et des devoirs que leur impose la circulation routière, seraient pleins de vie aujourd'hui et pourraient, les membres intacts, participer aux jeux de leurs petits camarades jusqu'à maintenant plus chanceux.

Contentons-nous pour l'instant de regretter ce qui malheureusement n'a pas été fait, sans y ajouter d'autres critiques. Mais il ne suffit pas d'ailleurs d'apprendre aux enfants les dispositions du code de la route. Il faut aussi transposer sur le plan pratique ces connaissances théoriques et sanctionner, à l'occasion des examens — certificat d'études, examen de passage dans les lycées — par une épreuve spéciale, l'intérêt que les écoliers ont pu prendre à la connaissance d'une réglementation dont peut dépendre le maintien de leur activité physique totale et, quelquefois aussi, leur vie.

Ce que les enfants peuvent apprendre ne doit pas rester ignoré des parents. J'ai fait allusion, tout à l'heure, à l'ignorance ou à la méconnaissance des règles de la circulation routière de la part des usagers mineurs — piétons, cyclistes, etc. A la réflexion, je ne pense pas que le mot « ignorance » soit bien à sa place en pareille matière. Il s'agit plutôt d'un « je m'en fichisme » général ayant d'autant plus tendance à s'imposer qu'il est pratiquement toujours resté sans sanction.

L'impunité ou l'intervention d'un monsieur haut placé étant de règle en cas de problématique intervention de l'agent de l'autorité, le contrevenant permanent s'en donne à cœur joie sur la route, ce que nous devons déplorer. Combien avons-nous, en effet, rencontré de cyclistes sans feu rouge ou défilant non plus à la queue-leu-leu mais en paque!, contrairement aux dispositions réglementaires, de véhicules hippomobiles, de machines agricoles changeant brusquement de direction sans avertir ou dépourvus la nuit de moyens de signalisation, de piétons s'engageant sur la chaussée sans se préoccuper de savoir si la route est libre, d'enfants débouchant avec insouciance des files de voitures stationnées ou de chemins creux sans visibilité ? Combien de fois n'avons-nous pas béni la rapidité de nos réflexes, la puissance de nos freins ou l'allure modérée de notre voiture qui, les uns et les autres aidant, nous ont permis d'éviter le pire, et quelquefois *in extremis*.

Mais est-ce à dire que les usagers autres que les automobilistes doivent porter tout le poids d'une situation à laquelle chaque jour qui vient apporte une aggravation nouvelle. Non, les automobilistes sont aussi bien souvent répréhensibles, car ils ne respectent pas eux-mêmes les règlements qu'ils reprochent aux autres de méconnaître ou d'ignorer. Leur opinion change du reste le jour où, ne disposant pas de voiture, ils sont obligés d'aller à bicyclette ou à pied. Le même phénomène se constate aussi, mais en sens inverse, de la part de piétons ou cyclistes utilisant à l'occasion un véhicule automobile... tant il est vrai que l'opinion des hommes varie suivant qu'ils se trouvent d'un côté ou de l'autre de la barricade, ou plutôt en voiture ou à pied.

En tout état de cause, les faits sont là et force nous est de tenir compte de ces faits, ainsi que des rubriques nécrologiques.

Il est donc absolument nécessaire, en raison même de l'accroissement de la circulation et du nombre supplémentaire de voitures mises chaque jour sur la route, que l'administration supérieure prenne toute une série de mesures pour imposer de gré ou de force, dans l'intérêt des usagers, l'obligation de respecter les dispositions essentielles du code de la route.

L'avertissement et la contravention qui lui fait normalement suite doivent apprendre à tous ceux qui circulent qu'ils peuvent être tout à la fois les victimes et les causes d'un accident grave, que les passages ménagés pour les traversées de rues et de routes doivent être obligatoirement empruntés, que tout véhicule, qu'il soit charrette à bras, tombereau ou fourragère, ne doit ni circuler, ni stationner sans être apparemment signalé, que les chargements doivent être composés de telle façon qu'ils ne puissent courir aucun risque de chute, que le dépassement de tous objets à l'arrière d'un camion, d'un fourgon, d'une charrette, doit comporter un dispositif d'alerte visible de jour et de nuit, tranchant nettement sur l'ensemble du matériel transporteur et transporté.

Mais toutes ces recommandations ne vaudraient rien si, d'accord avec votre collègue de l'intérieur, vous ne les transposiez, monsieur le ministre, sur un plan pratique, en obtenant que les services de répression fassent leur devoir, non pas contre telle ou telle catégorie d'usagers, mais contre tous ceux, quels qu'ils soient, qui sont en contravention avec le règlement, le code de la route et avec la loi et qui, se sachant en contravention, se complaisent à y rester.

En ce qui concerne les automobilistes eux-mêmes, nous savons que c'est sur eux que, généralement, s'appesantissent les foudres de la police et de la gendarmerie. D'aucuns considèrent que c'est parfaitement normal, car, en principe, l'autorité doit assurer la défense des faibles contre les puissants, et il faut bien admettre que l'auto constitue, sur la route — pas

dans les fossés, bien entendu (*Sourires*) — une puissance présumée abuser de ses prérogatives et de sa force.

Beaucoup trop d'accidents de gravité diverse sont dus, en effet, à l'imprudence, à l'incapacité et au manque de sang-froid des chauffeurs. Quant à la plupart des accidents mortels — je précise bien, mortels — nous en trouvons la cause dans des excès dits de vitesse.

Parlant d'excès de vitesse, je suis bien obligé de revenir, pour un instant, sur la proposition de limitation de la vitesse des véhicules à moteur, que j'ai déposée sur le bureau de cette Assemblée. Je n'ai pas ici à la reprendre tout spécialement, mais vous ne m'en voudrez pas de vous assurer que ce n'est pas une boutade et qu'elle conservera sa valeur, tant qu'on n'aura pas transformé les routes en autostrades et acquis la certitude que tous les conducteurs sont aptes à conduire tous les engins motorisés, quelles que soient leur puissance et leur vitesse.

Un grand constructeur de voitures mondialement réputé a bien voulu me dire, il y a quelques semaines, qu'il était imprudent de confier une voiture roulant trop vite à des conducteurs inexpérimentés ou à des conducteurs dont les conditions physiques n'étaient pas particulièrement satisfaisantes. Il me disait ceci : « Au delà de 100 kilomètres-heure, deux conducteurs sur cent peuvent seulement prétendre être maîtres de leur voiture dans n'importe quelle circonstance ; 20 à 25 p. 100 sont maîtres de leur voiture dans soixante cas considérés comme difficiles ; quant au reste, de même que l'on dit qu'il y a un Dieu pour les ivrognes, de même peut-on dire d'eux qu'ils sont à la merci du hasard. »

Cette opinion ne doit pas être tellement contestable, puisque certaines firmes, paraît-il, ont ou vont installer sur les voitures rapides fabriquées en série un avertisseur spécial qui, suivant les vitesses atteintes, annoncera gravement : « Vous roulez trop vite pour la ville, j'espère que vous êtes en pleine campagne ». Au delà d'une certaine moyenne, l'avertisseur se fera plus pressant : « Il suffit d'un rien pour que vous ne soyez plus maître de votre voiture. Vos freins sont-ils en bon état ? » Et si, indifférent à l'avertissement, le conducteur appuie toujours sur l'accélérateur, alors l'avertisseur prendra un ton plus lugubre et plus angoissé pour formuler sa recommandation ultime : « Avez-vous payé votre assurance sur la vie ? » (*Sourires*.)

Prenez ceci, si vous le voulez, comme l'expression imagée de conseils de prudence, mais trouvez-y aussi notre préoccupation de rechercher tous les remèdes possibles à un mal dont l'intensité s'accroît de façon telle qu'il ne faut pas tarder davantage pour tenter de l'enrayer.

A l'imprudence, il faut aussi ajouter les conditions physiques du conducteur. Le code de la route donne, certes, à l'examineur un moyen de déterminer si les capacités du candidat le rendent apte à bien conduire, mais un permis ne se passe qu'une fois au cours de l'existence d'un homme, alors que son état physique peut, au cours des ans ou à la suite d'une maladie grave, se modifier. Que faut-il faire ? Faire repasser tous les cinq ou dix ans, ainsi que d'aucuns le prévoient, des visites périodiques, par analogie avec ce qui se pratique pour les chauffeurs de taxis ? Beaucoup de clubs automobiles considèrent cette proposition comme une brimade dont les répétitions se feraient inévitablement sentir sur la vente des voitures, car elle serait susceptible de réduire fortement le nombre des acquéreurs, si les visites médicales étaient complètes et sévères, comme cela se devrait. La proposition mérite cependant discussion, car il ne faut rien rejeter de ce qui peut présenter un intérêt quelconque.

Une autre solution consisterait à créer plusieurs permis de conduire s'appliquant à tel ou tel type de véhicules, suivant sa puissance et sa vitesse. Le titulaire du permis n° 3, par exemple, pourrait conduire toute voiture automobile, le titulaire du permis n° 2 n'ayant droit qu'à des voitures de tel ou tel type. Quant au titulaire du permis n° 1, il devrait faire du « sur place » avant de prétendre rouler. Que vaut également semblable discrimination ? Il appartient aux compétences de se pencher sur ce problème, en faisant abstraction de tout intérêt particulier pour ne penser qu'à l'intérêt général.

On préconise, enfin, l'attribution, en même temps que le permis de conduire et ne faisant qu'un avec lui, d'un fichier spécial où devraient figurer toutes les infractions relevées, ce qui entraînerait automatiquement, au-delà d'un certain chiffre, le retrait temporaire ou définitif du permis. Si ce point de vue était, en définitive, adopté, il conviendrait, je pense, d'établir une hiérarchie dans les contraventions, celles susceptibles d'avoir pu provoquer des accidents étant seules à considérer en la circonstance pour provoquer une mesure de coercition effi-

face, mais qui ne contredise pas aux règles élémentaires de justice.

A priori personne, semble-t-il, ne pourrait s'offusquer de dispositions semblables, qui n'atteindraient pas les bons conducteurs, mais seulement les médiocres et les mauvais. Or, connaissant assez la nature humaine en général et les conducteurs d'automobiles en particulier, je suis persuadé que, tous, quels qu'ils soient — il n'est que de les entendre — se classent d'eux-mêmes dans la catégorie des as et je dirai même des super-as, cette mesure ne pourrait en rien les toucher. (*Sourires*)

Il vous appartient, monsieur le ministre, de tenir compte ou non des considérations que je viens d'exposer, mais je me permets à nouveau de dire qu'à toutes ces mesures il faudrait ajouter l'assurance obligatoire, avec mise en fourrière du véhicule, lorsque, avec ou sans accident, le conducteur interpellé par la police de la route ne pourra pas prouver qu'il est en règle avec la loi. On pourrait y ajouter aussi la diffusion de quelques conseils appropriés, analogues à ceux que je me permets de vous citer :

« Sur la route, si tu aperçois quelque chose, méfie-toi; mais si tu n'aperçois rien, méfie-toi davantage! »

Ou encore :

« Tiens tous les passages à niveau pour fermés, même s'ils sont ouverts, et tiens pour imminente l'arrivée du train, même quand il est passé! » Et enfin :

« Laisse passer sans honte ceux qui veulent te dépasser, une concession momentanée vaut mieux qu'une concession à perpétuité. » (*Sourires.*) Et tout ceci, ajouté à tout cela, fera peut-être que, grâce à l'autorité des uns, à la bonne volonté des autres, nous en arriverons à voir s'améliorer la circulation sur nos routes de France, qui devraient être toutes belles, puisqu'elles permettent de joindre entre elles toutes les beautés de notre pays; nous en arriverons aussi à voir diminuer encore les causes de tant d'accidents qui risquent, aux uns comme aux autres, de nous ouvrir les routes du ciel, du purgatoire ou de l'enfer un peu plus tôt que ne le prévoit l'horaire de notre existence normale. (*Applaudissements.*)

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

M. Chazette. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la question orale avec débat posée par notre collègue M. Pouget vise évidemment plus spécialement la politique routière, et elle arrive à point nommé pour me permettre de mettre en garde M. le ministre et pour obtenir de lui des précisions dont un certain nombre de nos collègues ont besoin de toute urgence.

En effet, nous avons appris que jeudi dernier s'était tenue une réunion de hauts fonctionnaires départementaux au ministère des travaux publics, que, tout aussitôt, des bouleversements profonds allaient se produire dans un certain nombre de départements, et que cela ne serait qu'un début...

Peut-être dira-t-on qu'au cours de mes explications je dévie quelque peu de la question soulevée par M. Pouget. Ce serait une erreur. La situation est assez grave et, au surplus, constatant que M. Pouget se préoccupe de l'entretien et de l'amélioration du réseau routier français, il devient évident que toute décision amenant à la route un trafic nouveau nécessite, comme le demande M. Pouget, des précisions sur l'utilisation accentuée de la route.

Ainsi donc, mes chers collègues, je vous donne la primeur d'une nouvelle inquiétante et je vous invite à vous montrer attentifs au danger qui vous menace tous. Depuis jeudi, en effet, neuf départements français vont se voir appliquer pour les chemins de fer des dispositions brutales qui vont, indiscutablement, accentuer la circulation routière. Il s'agit d'organiser la collecte des marchandises par la création de gares-centres et, par voie de conséquence, de supprimer sur certaines voies de chemins de fer le trafic marchandises.

A titre d'exemple, je signale au Conseil de la République que, dans mon département, deux lignes sur quatre vont être supprimées subrepticement et que huit autres départements sont visés par la même mesure de bienveillance. (*Sourires.*)

Ces dispositions nouvelles sont prises par application du décret du 14 novembre 1929 qui, dans son article 25, dispose que le ministre, sur avis du conseil supérieur des transports, fera préparer par la Société nationale des chemins de fer français une étude portant sur la réduction possible des dépenses, lorsque les transports de marchandises pourront être assurés plus économiquement par la route.

Il apparaît donc bien que le ministre a parfaitement qualité pour procéder ainsi, mais une double constatation s'impose.

Tout d'abord, les populations se trouvent mises brutalement devant le fait accompli et leurs représentants départementaux ou nationaux ne peuvent intervenir qu'après l'événement, au nom de l'intérêt collectif dont ils ont aussi eux-mêmes la charge.

Une deuxième constatation, de beaucoup plus importante, c'est que, lorsqu'il s'agit de l'application de ces dispositions à une ligne déjà fermée au trafic voyageurs, nous aboutissons à la disparition irrémédiable de la voie ferrée.

Qu'on ne vienne pas dire que la décision de suppression du trafic marchandises n'est qu'une expérience. Il suffit de relire l'article 25, la décision de suppression n'intervient qu'après une étude de la Société nationale des chemins de fer français. Il n'y aura donc pas d'expérience, c'est une décision définitive; l'entretien des voies sera abandonné; dans un délai bien court, on les enlèvera et, selon la parole historique, « la route du fer est et sera définitivement coupée. » (*Rires.*)

Ainsi donc, le véritable problème qui se pose, c'est que la décision du ministre frappe à mort les lignes secondaires, affluentes, dit-on maintenant. Il ne fait aucun doute, en effet, et les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français le reconnaissent loyalement, que dans un an, il ne restera plus qu'à enlever les rails.

Il nous importe donc de voir dans quelles conditions sont mis en échec les droits comme aussi les obligations des représentants des populations et une étude rapide de la législation nous amènera à estimer que ces décisions, légales en soi, rendent impossibles l'exécution même de la loi.

Lorsqu'il fut question, en effet, en 1934 de préparer la coordination des transports ferroviaires et routiers, les services devaient faire des propositions au ministre des travaux publics. Le décret du 19 avril 1934 prévoyait, d'ailleurs, que des modalités d'application seraient précisées.

C'est ce qui fut fait par le décret du 25 février 1935 qui portait institution dans chaque département d'un comité technique des transports, organisme d'information, d'étude et de surveillance, ayant pour mission de rechercher la suppression du double emploi onéreux des lignes routières avec les lignes de chemins de fer maintenues ouvertes, de rechercher également la suppression possible de certaines lignes de chemins de fer et ayant pour but d'inviter les chemins de fer et les transporteurs routiers à se concerter pour organiser le service au mieux des intérêts des usagers.

Cette conception de la sauvegarde des intérêts des usagers devait être sérieusement délaissée, à moins que par usagers, on ne veuille désigner que les parties prenantes et non pas le voyageur lui-même.

Les inconvénients de ce système nous permettraient, aux uns et aux autres, de fournir de nombreux exemples. Combien de lignes secondaires de chemins de fer ont été doublées par des services d'autobus qui leur ont pris leur clientèle et, ce faisant, les ont acheminées vers la fermeture!

Combien pourrions-nous citer de voies de cette nature qui luttent encore avec une ligne intempestive d'autobus qui, bien souvent, doublant dans la partie fournie en voyageurs, s'acheminent vers une suppression totale, alors que l'autobus se gardera bien de la concurrencer dans la partie où les voyageurs sont plus rares?

On conviendra que, pour cet usager, l'autobus n'a cure et l'on peut se poser la question: quel est donc l'usager dont le législateur avait voulu protéger l'intérêt?

Tout cela finit par amener quelques modifications dans la législation et, lorsque sortit le décret du 14 décembre 1929, on put espérer qu'enfin les droits du voyageur seraient protégés par ses défenseurs naturels, au lieu d'être abandonnés à la sollicitude coordonnée de la Société nationale des chemins de fer français et des transports routiers. (*Sourires.*)

Dans chaque département, décidait ce décret, le comité technique préparera un plan départemental des transports publics voyageurs, proposera les relations à desservir par transports ferroviaires ou par transports routiers, soit par les deux ensemble. Mais — innovation importante — ce plan devra, désormais, être proposé au conseil général qui l'adressera avec ses observations, par l'intermédiaire du préfet, au ministre. Les modifications au plan seront prévues selon la même procédure, et le ministre, même lorsqu'il veut fermer provisoirement une ligne, doit consulter le conseil général.

Ainsi donc, les populations par leurs représentants élus, vont désormais participer à l'organisation rationnelle d'un plan de transports; mieux encore, l'an dernier, la proportion des repré-

ments du conseil général était augmentée au sein du comité départemental.

Le même décret organisait dans son titre II les transports marchandises, mais le conseil général n'était pas appelé en consultation. On sait maintenant quelle répercussion une décision de fermeture concernant le trafic marchandises peut avoir sur le trafic voyageurs et, par conséquent, comment les prérogatives reconnues aux populations et à leurs conseillers généraux sont pratiquement anéanties.

Pourtant, lorsqu'il s'est agi l'an dernier d'établir un programme d'économies, c'était au préfet et à une délégation du conseil général que l'avis était demandé. Le ministre admettait d'ailleurs parfaitement que le conseil général devait intervenir puisque le 21 juillet 1950, lors de la discussion du budget, il me répondait :

« Je tiens d'abord à vous dire qu'en ce qui concerne la consultation des conseils généraux, toutes les modifications d'horaires, toutes les suppressions, toute la coordination sur le plan départemental, ne peuvent être faites sans l'accord des comités techniques départementaux dans lesquels les conseils généraux sont représentés.

« Par conséquent, ajoutait-il, rien n'est fait sur ce plan là et ne peut être fait sans que le conseil général soit informé. Sur ce plan, d'ailleurs, nous nous préoccupons d'augmenter la participation gouvernementale ».

Cette réponse était nette et précise. Je dois ajouter qu'ayant démontré que les travaux exécutés par la Société nationale des chemins de fer français, petits ou gros, risquaient de nous amener devant le fait accompli, en méconnaissance des droits de contrôle du conseil général, les explications du ministre ne furent pas jugées satisfaisantes par notre assemblée qui voulut bien adopter mon amendement portant réduction indicative, manifestant ainsi formellement son opinion; si la Société nationale des chemins de fer français ne devait pas se voir mettre des entraves par un contrôle trop strict, elle ne devait pas moins ne pas se lancer dans des travaux qui méconnaîtraient le principe même du contrôle de l'assemblée départementale, contrôle qui se révélait de plus en plus indispensable si le législateur voulait voir appliquer sa préoccupation constante de la sauvegarde des droits du véritable usager.

Mieux encore, c'est au moment où va se discuter le projet de loi n° 880 que nous risquons d'être mis devant le fait accompli. Quelle dérision lorsqu'on lit dans le texte proposé par le Gouvernement, au titre II, qu'une étude complète des lignes affluentes devra être poursuivie dans les six mois de la promulgation de la loi, afin de déterminer leur maintien, ou leur rétablissement ou leur remplacement par le trafic routier !

Lisez l'article 15, monsieur le ministre, c'est votre gouvernement qui le propose :

« Les conseils généraux... pourront saisir le ministre de propositions de subventions susceptibles de rétablir l'équilibre financier de l'exploitation ferroviaire ou routière, soit à prendre l'exploitation au compte du département ». On sait que sur ce dernier point des expériences ont été faites, en Indre-et-Loire notamment, ce qui fait d'ailleurs l'objet d'une proposition de résolution déposée par M. Pellenc, au nom de la sous-commission des entreprises nationalisées, laquelle a été frappée par les résultats heureux de cette initiative.

Si encore il n'y avait que le projet gouvernemental, nous pourrions penser qu'autant en emporte le vent ! Mais la commission des moyens de communication de l'Assemblée nationale a déjà rapporté. Le travail de M. Bichet est déposé depuis le 5 février et s'il écarte les obligations mises par le Gouvernement à la charge des départements pour organiser les transports défaillants, il entend mettre en œuvre la constitution du plan départemental des transports et, par conséquent, réserver les droits des populations que l'enlèvement inéluctable des rails privera de toute possibilité de discussion.

Tout est donc prêt au point de vue législatif pour que ces plans départementaux de transports soient préparés. Le Gouvernement sait, depuis la chute du ministère Plevin, que le Parlement, repoussant les lois-cadres, entend rester maître de ces transformations. Il essaye, il est vrai, de revenir sur la question par l'article 1 c de la lettre rectificative n° 3. Toutefois, dans l'article 1 a, les plans départementaux sont bien remis en honneur et ils seront approuvés par l'autorité supérieure. Pour le ministre, la question cependant reste entière et j'en veux pour preuve la réponse qu'il me faisait le 28 janvier dernier lorsque, l'entretenant de rumeurs concernant la suppression d'une ligne de voyageurs, il me répondait :

« La question pourra être examinée utilement en fonction du projet de loi en instance devant le Parlement et lorsque la S. N. C. F. m'aura fait connaître le bilan estimatif des dépenses et des recettes de chacune des lignes affluentes ».

Nous avons donc le droit de demander au ministre comment il entend permettre aux conseils généraux d'établir le plan de transports prévus par la loi, comment il va pouvoir leur laisser tous les éléments d'appréciation, à moins que, abandonnant peu à peu la S. N. C. F. et le voyageur à la sollicitude bien comprise des transporteurs routiers, il veuille aussi abandonner la notion de la S. N. C. F. service public et se désintéresser des droits et des responsabilités des conseils généraux.

Il faut pourtant que le ministre sache que les conseils généraux ont le souci très légitime d'apporter à l'usager, quel qu'il soit et où qu'il soit, la possibilité de se déplacer.

M. Héline. Très bien !

M. Ghazette. Ils veulent revoir toutes les lignes d'autobus, constituées d'ailleurs sous des formes diverses; ils veulent prendre une position définitive sur le rétablissement ou la suppression de certaines lignes d'autobus ou de chemins de fer, protéger aussi les propriétaires des petites exploitations de transports, qui, luttant parfois avec héroïsme, sur de mauvaises routes, comprennent vraiment quel est leur rôle social.

Vous nous direz, monsieur le ministre, si, maintenant la suppression toute récente des lignes marchandises, vous entendez empêcher pratiquement l'établissement des plans départementaux de transport, si vous voulez méconnaître la loi, comme les droits des populations et les responsabilités de leurs élus départementaux, si vous voulez enfin, avant même le vote d'une loi que vous avez vous-même présentée, étouffer définitivement la voix de l'usager. (*Applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

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

M. Durieux. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais, à l'occasion de ce débat, attirer à nouveau l'attention de M. le ministre sur un aspect du problème qui préoccupe plus particulièrement les exploitants agricoles et, parmi eux, ceux qui sont motorisés.

Dans l'état actuel de la législation, le permis de conduire des véhicules automobiles n'est exigible des conducteurs de tracteurs agricoles que sur la voie publique, et non pas dans les limites des propriétés privées.

Les conducteurs de tracteurs agricoles dont la vitesse ne peut excéder 20 kilomètres à l'heure ne sont pas astreints à posséder le permis de conduire, que ces véhicules soient ou non attelés d'une remorque, et quel que soit leur poids en charge, à condition, bien entendu, que ces tracteurs ne servent pas à des transports de marchandises étrangères à l'exploitation ou de personnes autres que les ouvriers nécessaires à leur emploi. En revanche, les conducteurs de tracteurs ne remplissant pas ces conditions doivent être titulaires du permis de tourisme, si le poids utile en charge ne dépasse pas 3 tonnes, et du permis poids lourds si ce poids est supérieur.

Je me permettrai de faire observer que, dans tous les cas, il arrivera que le tracteur passera sur une voie publique et qu'il pèsera, avec sa charge, plus de trois tonnes. Le permis poids lourds est donc pratiquement toujours nécessaire.

Les conducteurs de tracteurs dont la vitesse ne peut dépasser 20 kilomètres à l'heure ne sont pas astreints au permis, c'est un fait; mais actuellement on ne fabrique plus de tracteurs de ce genre et la vitesse maximum possible s'établit en ce moment autour de 25 kilomètres à l'heure.

Monsieur le ministre, je vous ai exposé cette situation dans le courant de l'année 1951. Vous avez bien voulu examiner mes suggestions avec bienveillance et je vous en remercie. J'insiste sur le fait qu'actuellement l'inconvénient majeur c'est toujours la nécessité, pour tous les conducteurs de tracteurs construits depuis la fin de la guerre, de posséder le permis poids lourds. Vous savez combien ce permis est difficile à obtenir. En particulier, l'examen médical qu'il comporte — qui est normal dans sa sévérité pour les conducteurs de poids lourds roulant à 80 kilomètres à l'heure sur nos routes — n'a rien à voir avec la conduite de tracteurs agricoles. On peut tout de même conduire un tracteur agricole avec un œil un peu faible ou une raideur musculaire de la jambe, par exemple. Je connais même des paysans qui conduisent, bien que munis d'une jambe de bois. Ils n'ont certainement pas le permis poids lourds, puisqu'ils ne sauraient satisfaire à l'examen médical.

Il y a ainsi un nombre considérable de conducteurs qui se trouvent en défaut.

Entre deux solutions, l'une qui aurait consisté à relever de 20 à 30 kilomètres à l'heure la vitesse maximum pouvant être atteinte sans permis, l'autre tendant à l'institution d'un permis spécial pour les tracteurs agricoles, vous avez choisi, je le

pense, monsieur le ministre, le permis spécial. C'est une formule susceptible de donner des résultats intéressants et je vous remercie de l'avoir envisagée. Ce que je regrette, c'est que cette institution dépende de la révision du code de la route.

Monsieur le ministre, je sais combien sont nombreuses vos préoccupations et je connais les difficultés de tous ordres auxquelles vous avez à faire face. Vous ne sauriez être tenu pour responsable de toutes les lenteurs dont nous avons à nous plaindre. Les paysans vous seraient cependant reconnaissants de hâter la solution du problème qui se pose pour eux. La révision du code de la route était déjà en cours en août 1951; au début de cette année, vous avez bien voulu me faire savoir que les travaux que nécessiterait cette opération demanderaient encore plusieurs mois. Monsieur le ministre — je vous le demande d'une façon aussi pressante que déférente — ne pourriez-vous pas considérer cette création d'un permis de conduire les tracteurs agricoles en dehors du cadre de la révision du code de la route, qui risque d'exiger encore beaucoup de temps ? La chose me paraît possible.

Vous rendriez ainsi service à tous les paysans, motorisés ou non — car les non motorisés ont, bien entendu, l'espoir de le devenir un jour — en leur permettant de se mettre en règle, alors que fort peut s'y trouvent actuellement. (*Applaudissements.*)

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

M. Héline. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je serai très bref.

Mon intervention a d'abord pour but d'appuyer pleinement celle de mon collègue M. Chazette; mais je voudrais apporter quelques indications spéciales au département des Deux-Sèvres, que je représente.

Partisan farouche des économies en général, je suis un peu gêné parce que je dois tenir compte aussi, dans une certaine mesure, des justes revendications des usagers de mon département.

Ce malheureux département, comme celui de la Creuse, d'ailleurs, a été, par une anomalie singulière, victime du progrès. Si vous feuilletiez, mesdames, messieurs, un indicateur de chemins de fer de 1912, vous y verriez que les relations du Nord du département des Deux-Sèvres avec Paris étaient alors assurées chaque jour, aller et retour, par deux trains express. En quatre heures, nous étions dans la capitale sans changer de train. Aujourd'hui, il faut changer deux fois, et nous mettons près de six heures !

M. Serrure. Et vous appelez cela le progrès !

M. Héline. C'est ce qu'on appelle le progrès !

Monsieur le ministre, dans notre département vous avez supprimé certaines lignes secondaires et la ligne Paris-Bordeaux, par Saumur, Chartres et Niort, fonctionne dans des conditions extrêmement difficiles.

C'est cela que je voulais signaler, parce que s'il est vrai que nous voulons faire des économies, que, dans une certaine mesure, on peut remplacer le trafic des chemins de fer par le trafic routier, il est certain aussi qu'il y a des transports qui ne peuvent pas être faits par la route et qui étaient autrefois faits par le chemin de fer. Les gens qui étaient desservis par des lignes secondaires se plaignent amèrement. Ils constatent que dans ce pays il y a des régions qui, pour des raisons géographiques ou tout autres semblent défavorisées. Il n'est pas moins vrai que si ces régions sont déficitaires, elles doivent faire l'objet de la sollicitude du pays et être desservies aussi convenablement que possible.

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

M. Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mesdames, messieurs, les développements auxquels se sont livrés les orateurs, nous ont conduit bien loin de la question orale déposée par M. le docteur Pouget.

Je pourrais limiter ma réponse aux points précis de la question posée par M. Pouget, mais je nourris trop de considération pour cette assemblée pour rejeter toutes les réponses qui relèvent de mes attributions.

Comme M. Pouget l'a remarqué, ces critiques s'adressent beaucoup plus à certains de mes collègues du Gouvernement, tels que le ministre de l'intérieur qui est lui-même chargé de la police de la route, aux maires des villes qui sont chargés de prendre des arrêtés, limitant la vitesse et prescrivant la régle-

mentation à l'intérieur des villes, au ministre de l'éducation nationale qui est chargé lui de prendre toutes dispositions concernant l'enseignement à donner aux enfants sur le code de la route, au ministre de la reconstruction qui est chargé de l'aménagement du territoire et aux usagers eux-mêmes.

Je n'aurai pas la cruauté de dire notamment à certains qui critiquent l'insuffisance de la sévérité en matière de réglementation que, souvent, ce sont ceux-là mêmes qui m'ont écrit — j'ai reçu plus de 700 lettres — pour me demander de supprimer ou de ne pas établir de permis de conduire pour des véhicules dont le cylindrée ne dépasse pas 125 centimètres cubes. Je n'aurai pas la cruauté non plus de signaler que cette assemblée a voté contre le fonds d'investissement routier, alors qu'on me demande, aujourd'hui, d'en répartir les bienfaits dans tous les départements.

Si vous le voulez, avant de répondre à toutes les questions posées, je vais donc, me cantonner, d'une façon plus précise, aux points qui intéressent mon département ministériel, et qui sont contenus dans la question de M. Pouget.

Prenons tout d'abord l'entretien du réseau routier. Les crédits destinés à nos routes nationales, sont passés de 17 milliards en 1951 à 19 milliards et demi en 1952. La dotation correspondante d'avant-guerre était de l'ordre d'un milliard, c'est-à-dire que, en dépit de l'augmentation des crédits qui ont été consentis de 1951 à 1954, nous restons encore, par rapport à l'avant-guerre, à un coefficient de dépenses qui atteint à peine 20. Avec les crédits actuels, nous devons cependant arriver à un entretien du réseau national satisfaisant dans l'ensemble, grâce aux améliorations réalisées dans la technique routière, sous réserve bien entendu des textes spéciaux présentés ou à présenter, pour la réfection des ouvrages et des routes endommagés par les inondations dans le Sud-Est et le Midi de la France.

Les travaux d'équipement comportent des aménagements du réseau routier national. Ils ont fait l'objet d'un important programme conçu bien avant la guerre et qui, au prix actuel, est de l'ordre de 300 milliards. Ces aménagements intéressent en premier lieu les grands itinéraires sur lesquels toutes les causes de ralentissement ou d'insécurité doivent être systématiquement éliminées; ils comprennent l'élargissement de la chaussée, les contournements des traversées tortueuses ou encombrées, l'atténuation des virages, la suppression des passages à niveau, l'aménagement des carrefours et d'autres travaux dont il est inutile de dresser la nomenclature, car il existe des cas précis sur lesquels il serait trop long de donner des indications.

Dans le programme sont compris également l'aménagement routier des régions industrielles, la construction des routes touristiques, l'amélioration des ponts insuffisants, les travaux dans les localités sinistrées. Les crédits d'équipement inscrits dans les derniers budgets étaient hors de proportion et sans commune mesure avec le programme à réaliser. Je rappelle les chiffres: en 1949, 1.700 millions; en 1950, 1.660 millions; en 1951, 1.800 millions; en 1952, 2.585 millions par précompte sur le fonds routier.

C'est pour répondre à une nécessité incontestable qui a été d'ailleurs reconnue à diverses reprises par le Parlement que la loi du 30 décembre 1951 a créé un fonds d'investissement routier.

L'idée du fonds routier avait été présentée par le Gouvernement dans le projet de loi n° 880 sur la coordination des transports que vient de critiquer si sévèrement M. Chazette.

J'avais déclaré, à l'époque — c'était en novembre 1950 — que sans affectation de taxe la modernisation de notre réseau routier serait impossible et que sans modernisation la route serait toujours plus meurtrière.

L'idée a été retenue par la loi du 30 décembre 1951 mais elle a été réalisée avec un moyen de financement différent de celui qui était primitivement prévu. En effet, le financement est effectué non par affectation de taxes sur les véhicules mais par un prélèvement sur le produit des droits intérieurs frappant les carburants routiers.

Nous allons ainsi pouvoir entreprendre l'aménagement de très grands itinéraires internationaux économiques, le dégagement des grands centres, c'est-à-dire l'autoroute Nord de Marseille, l'autoroute Nord de Paris et l'autoroute Sud de Lille et achever le tunnel sous la Croix-Rousse à Lyon, l'équipement routier des grands centres urbains ou industriels dans différentes régions: régions lyonnaise, parisienne, marseillaise, grenobloise, lilloise, stéphanoise, la suppression de certains passages à niveau et l'amélioration des ponts insuffisants. Comme le souhaite M. Pouget et avec lui certainement le Conseil de la République tout entier, il ne s'agit nullement de projets grandioses. Il s'agit seulement de travaux dont la nécessité est indiscutable et le rendement immédiat.

Dès demain je réunis pour la première fois le comité du fonds routier qui sera appelé à donner son approbation à une première tranche de programme.

Ensuite, pour l'aménagement de la route en ce qui concerne la visibilité, un décret-loi n° 20 du 30 octobre 1935 a donné à l'administration le droit d'imposer à proximité des croisements, virages ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique, des servitudes destinées à assurer une meilleure visibilité. Ces servitudes s'exercent dans une zone déterminée par un plan de dégagement établi par l'ingénieur en chef et approuvé par le préfet. Il comporte, suivant les cas, l'obligation de supprimer les murs de clôture, les plantations gênantes ou l'interdiction absolue de bâtir, de placer les clôtures, de remblayer. Une indemnité compensatrice peut être accordée aux propriétaires des fonds riverains touchés par ces servitudes. Les services des ponts et chaussées usent de cette procédure pour obtenir les dégagements qui leur paraissent nécessaires dans la mesure toutefois où les crédits mis à leur disposition le leur permettent.

Je dois reconnaître que les initiatives préfectorales en la matière ne sont pas très fréquentes et que, d'une façon générale, la procédure est assez lourde. C'est une des raisons pour lesquelles on ne fait pas appel au décret du 30 octobre 1935.

En ce qui concerne la signalisation routière qui a été très endommagée pendant la guerre, les efforts des services locaux ont porté activement, dans la mesure des crédits disponibles, sur sa réfection. Depuis la signature par la France en septembre 1949, du protocole sur la signalisation routière, ce sont les nouveaux signaux admis internationalement partout où le remplacement des anciens signaux est devenu nécessaire.

Une nouvelle circulaire établie le 19 janvier 1952 leur sera adressée prochainement à cet égard.

En ce qui concerne l'entretien des trottoirs et l'accotement dans les traversées des agglomérations, ils incombent aux communes et non à l'Etat. Les services des ponts et chaussées n'ont à assurer que l'entretien des accotements des routes nationales en rase campagne.

Ils y procèdent, en régie, sur leurs crédits d'entretien.

Quant aux servitudes *non ædificandi* le long des routes et aux carrefours, elles résultent de la législation de l'alignement ou des plans d'aménagement des villes ainsi que des servitudes de visibilité.

Le décret-loi du 30 octobre 1935 a créé des servitudes sur les terrains nécessaires à l'amélioration des routes nationales. Ce décret permet à l'administration de réserver sans indemnité pendant un temps pouvant durer jusqu'à trente ans, les terrains qui lui sont nécessaires pour améliorer une route, sans avoir recours immédiatement à l'expropriation. Il permet également d'imposer une servitude *non ædificandi* aux propriétaires des terrains construits dans une certaine zone pouvant atteindre 20 mètres de profondeur de part et d'autre des terrains réservés.

Des décrets contresignés par le ministre des travaux publics, après avis conforme du conseil général des ponts et chaussées, interviennent couramment pour l'application du décret-loi dont il s'agit en vue de l'amélioration des routes nationales par élargissement, rectification, déviation ou création de champs de visibilité.

En ce qui concerne la suppression des passages à niveau, laissez-moi dire au Sénat que, sur les 5.000 passages à niveau intéressant les routes nationales, les programmes d'avant-guerre avaient prévu la suppression de 300 d'entre eux. Mais, en 1939, 80 passages seulement étaient supprimés.

Le programme actuel est limité à 100 passages à niveau présentant pour la circulation une gêne considérable. Le financement des travaux sera fait sur le fonds d'investissement routier. Des essais vont, d'autre part, commencer pour substituer progressivement, sur les autres passages à niveau, à la barrière classique, un système de signalisation lumineux et sonore, moins coûteux et plus efficace.

M. Pouget a développé ses idées sur la révision du code de la route. C'est un décret en conseil d'Etat qui doit consacrer cette révision. Je dois dire que j'ai prescrit en janvier 1951 la révision du code en raison des demandes qui m'étaient adressées de tous côtés. Cette révision se poursuit activement au sein d'une sous-commission de la commission centrale des automobiles qui comprend, comme vous le savez, des représentants des usagers et des constructeurs. La sous-commission a déjà effectué un travail important; elle a établi un nouveau texte dont les moindres dispositions ont donné lieu à des études approfondies. Elles ont eu constamment pour objet d'assurer une clarté et une efficacité aussi complètes que possible et un règlement destiné à garantir la sécurité routière.

Les travaux de cette sous-commission seront vraisemblablement terminés avant fin avril. Ils seront alors évoqués par la commission centrale avant d'être soumis au conseil d'Etat. Les diverses suggestions présentées à ce sujet par M. Pouget et dont je tiens à le remercier sont déjà ou seront présentées par mes soins à la sous-commission.

En ce qui concerne les sanctions, les prescriptions, destinées à assurer le respect du code et à sanctionner les infractions, doivent figurer dans une loi appelée à suppléer la loi du 30 mai 1851 sur la police de circulation et des messageries publiques — c'est M. Hébert qui je crois la critiquait tout à l'heure — car les pouvoirs publics restent encore soumis à cette loi centenaire.

Les services des travaux publics ont déposé, en 1948, un projet de loi pour la remplacer. Depuis quatre ans, le Parlement n'a pas trouvé le temps de se pencher sur le projet. Ce projet de loi étant caduc, je suis à la veille d'en déposer un nouveau en raison des modifications apportées au projet de 1948, pour tenir compte des suggestions émises depuis ce moment-là.

M. Serrure. La carence de l'Assemblée s'accroît !

M. le ministre. Le projet déposé sur le bureau de l'Assemblée en 1948 pour tenir compte, notamment, des recommandations de Genève, a été élaboré par mes services — je viens de le dire — et il sera examiné par le conseil d'Etat et présenté à un très prochain conseil des ministres.

Le décret du 29 août 1950, concernant la définition des responsabilités pénales et civiles des usagers de la route, a été rendu nécessaire par la multiplication des accidents de la route. Bien entendu, il faut éviter que des sanctions abusives soient prononcées par application de ce décret. Dans cet esprit, j'ai adressé aux préfets, dès le 30 août, des instructions qui comportent une liste limitative des infractions pouvant donner lieu au retrait du permis de conduire. Les infractions que j'ai retenues dans cette liste impliquent des faits susceptibles de causer des accidents.

En ce qui concerne la responsabilité pénale et civile des usagers de la route en cas d'accident, aucune modification n'a été apportée par le décret susvisé aux errements actuels résultant des textes et jurisprudences qui régissent la question.

Je vais maintenant répondre à la plupart des questions qui m'ont été posées par différents orateurs.

Je dois très franchement dire à M. Pouget, et aux orateurs qui ont exprimé la même préoccupation, qu'il ne s'agit pas du tout de se livrer à l'exécution de travaux luxueux. Ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, en raison de la nécessité de mettre très rapidement en train le programme routier, nous allons reprendre les travaux commencés avant la guerre, et qui ont été interrompus en 1939. Pendant ce temps, nous préparerons des projets plus importants.

La commission qui a été prévue par la loi du 30 octobre 1951 examinera ces projets. Le Conseil de la République y est représenté par l'un des membres éminents de la commission des moyens de communication; le ministère de l'intérieur y a un représentant, le ministère du budget également; l'Assemblée nationale y a deux représentants; les usagers ont trois représentants. Elle est donc composée de membres appartenant à des milieux et à des organisations divers, qui pourront faire entendre leurs voix et s'opposer éventuellement à l'incorporation dans le programme de certains travaux.

D'autre part, le conseil d'Etat doit approuver ce programme et nous pouvons ainsi espérer que toutes les précautions ont été prises et que par conséquent l'échec que vous redoutez sera évité.

Plusieurs orateurs se sont plaints qu'une autorisation ait été donnée d'installation de postes d'essence à 200 mètres des carrefours. Je tiens à vous préciser que la réglementation existante interdit l'installation de postes d'essence à moins de 200 mètres des carrefours... J'ajoute qu'il ne nous a pas été signalé que cette réglementation ait été violée. (*M. Pouget fait un geste de protestation.*)

Monsieur Pouget, je répète que nous n'avons pas eu connaissance que cette réglementation ait été violée. Si vous connaissez des cas où elle n'a pas été respectée, rendez-nous le service de nous les signaler et nous prendrons les sanctions nécessaires.

Je répète que les trottoirs sont à la charge des communes et qu'il ne faut pas reprocher aux services des ponts et chaussées de ne pas en faire l'entretien.

Quant à la discipline de la route, vous me rendrez cette justice qu'elle n'incombe pas aux services des ponts et chaussées.

et, si on fait le procès des usagers qui manquent de précautions et ne respectent pas eux-mêmes le code de la route, ces usagers ne sont pas sous l'autorité ni sous la surveillance des ponts et chaussées. C'est à mon collègue le ministre de l'intérieur que cette série de réclamations doit être adressée.

Par ailleurs, nous avons adressé des instructions extrêmement sévères à l'usage des commissions départementales au sujet du retrait du permis de conduire; mais permettez-moi de vous signaler que les interventions de parlementaires sont nombreuses, chaque fois que des décisions de ce genre sont prises. Je ne reproche pas à nos collègues, monsieur Pouget, soit de l'Assemblée nationale, soit d'ici, de prendre la défense d'automobilistes lorsqu'ils jugent que les sanctions sont trop sévères, mais on ne peut, à la fois, nous reprocher de ne pas être assez sévères et intervenir chaque fois que nous prenons des sanctions.

En ce qui concerne la répartition des travaux en tenant compte des taxes payées dans chaque département, la manière de voir varie suivant que les personnes qui interviennent au ministère des travaux publics appartiennent à des grandes villes ou, au contraire, à des départements ruraux pauvres.

Ce matin, le directeur des services techniques de la ville de Paris est venu me demander que, dans la répartition du fonds routier, nous tenions compte des besoins de la ville de Paris. Il se base sur le fait que Paris et le département de la Seine comptent un nombre important de véhicules automobiles et que, par conséquent, ils sont parmi ceux qui versent les sommes les plus importantes au fonds routier.

Au contraire, les représentants des départements ruraux viennent, à juste titre, me faire remarquer que la loi instituant le fonds routier a prévu qu'il était destiné à améliorer et à développer le réseau routier et non pas à faire des travaux d'urbanisme à l'intérieur des villes.

Il est bien évident que les Parisiens contribuent d'une manière importante au paiement des taxes sur les carburants, mais il n'en est pas moins vrai, ainsi que l'affirment les représentants des régions touristiques ou des départements de montagne, que les Parisiens circulent dans la France entière et que, lorsqu'on fait une route dans les Alpes, les Pyrénées, les Vosges ou le Massif central, ce n'est pas pour les gens du pays mais pour la circulation des automobiles venant de tous les centres; lorsque les camions viennent de la vallée du Rhône alimenter les halles de Paris en fruits et en légumes, ces véhicules utilisent des routes que les ressources provenant du fonds routier et payées par les automobilistes des départements traversés seraient insuffisantes à entretenir.

Obligation est faite d'utiliser le fonds à l'amélioration du réseau routier. Ce réseau est national, et j'ai répondu ce matin au directeur des services techniques de la ville de Paris qu'en dehors de la part du fonds routier qui serait utilisé pour les sorties des grandes villes nous ne participerions pas à l'amélioration des rues et boulevards de la voirie urbaine.

M. Dulin. Et la taxe locale ?

M. le ministre. J'ai fait remarquer, comme le dit M. Dulin, que la taxe locale était alimentée également par les gens de province et des campagnes, que la ville de Paris en bénéficiait très largement et que, par conséquent, l'équilibre devait s'établir.

J'ai entendu M. Bouquerel dire: qu'allez-vous faire des crédits. Je lui rappelle que la loi qui institue le fonds routier a prévu que le ministre des travaux publics serait assisté d'une commission composée comme je l'ai indiqué tout à l'heure, le programme sera soumis à cette commission et approuvé par le conseil d'Etat. Par conséquent, il n'est pas à craindre que le ministre des travaux publics fasse des crédits un usage arbitraire.

On a beaucoup parlé également de la largeur des routes. Je sais que les routes n'ont pas toute la largeur souhaitable et désirable. Je rappelle qu'en 1935 40.000 kilomètres de routes départementales ont été incorporées dans le réseau national et que, la guerre intervenant, il n'a pas été possible d'obtenir les crédits nécessaires et — nous n'aurions d'ailleurs pas eu le temps nécessaire de le faire — de porter la largeur de ces routes, qui ont seulement de 5 à 6 mètres, à la largeur prévue par les règlements concernant les routes nationales.

Je crois que M. Bouquerel a dit également qu'il faudrait prévoir une largeur maxima de onze mètres et affecter les crédits qui sont donnés dans chaque département à l'élargissement de toutes les routes à onze mètres. Je me permets de faire remar-

quer que les dépenses à prévoir seraient d'un ordre tel que nous bouleverserions notre réseau routier en faisant des travaux qui gêneraient la circulation et qui seraient la cause d'accidents, car une route de onze mètres qui se resserrerait tout à coup à cinq ou six mètres créerait une sorte de goulot qui ne serait pas lui-même sans danger.

On a critiqué également le type des chaussées en béton. Je crois qu'au lendemain de la guerre on s'était lancé sur ce mode de construction de route. Il s'est révélé à l'usage certains inconvénients qui, joints aux difficultés budgétaires, font que nous avons presque abandonné ce type de route, sauf sur des autoroutes comme celle de l'Ouest, où des précautions ont été prises pour éviter qu'elles ne soient trop glissantes.

M. Hébert a parlé de la loi de 1861, loi centenaire. Je vous ai dit tout à l'heure l'avis du ministère des travaux publics, qui approuve votre manière de voir. Ce n'est pas sa faute si cette loi a dormi quatre ans dans les cartons de l'Assemblée nationale et n'a pas été mise en application. Une loi nouvelle sera déposée dans des délais extrêmement courts et je pense, si vous nous y aidez — et vous le pouvez puisque vous êtes membre de la commission du fonds routier — que nous pourrions obtenir ce vote dans des délais rapides.

M. Serrure. Si cela demande encore quatre ans !

M. le ministre. On a protesté contre l'usage des phares blancs utilisés par les automobilistes de certains pays. Je crois que ce sont surtout les Anglais qui circulent ici avec des phares blancs. Je ne veux pas souligner la contradiction qu'il y a entre l'éloge qui a été fait de la réglementation en Angleterre et les inconvénients que présentent les voitures anglaises qui circulent avec un équipement correspondant aux réglementations anglaises. Je signale simplement que l'équipement des voitures découle d'un règlement international et que nous n'avons pas la possibilité d'obliger les automobilistes étrangers qui viennent chez nous à modifier leur équipement, s'il est conforme à leur réglementation intérieure et s'il correspond à la réglementation internationale.

Nous nous préoccupons de faire aboutir la signalisation du feu vert des camions. J'ajoute que certains droits appartiennent aux maires en ce qui concerne la réglementation à l'intérieur des villes, contre laquelle nous n'avons pas la possibilité d'intervenir.

M. Bertaud a dit tout à l'heure: « Il ne faut plus un seul passage à niveau ».

Or, sur les routes nationales, il existe actuellement 5.000 passages à niveau. La suppression d'un passage à niveau correspond, en moyenne, à 80 millions. Multipliez 80 millions par 5.000 et vous verrez que cela représente une dépense de 400 milliards. C'est vous dire que nous serons obligés d'aller progressivement en cette matière, étant donné les moyens financiers qui sont mis à notre disposition.

Quant à l'uniformité de la vitesse, nous avons demandé au ministre de l'intérieur d'inviter les préfets et les maires à prendre des dispositions par arrêtés, car cela ne peut être réglé qu'ainsi, mais ce n'est qu'une invitation faite par le ministre, car la loi de 1884 donne autorité totale aux maires en cette matière. Il est difficile d'interdire à un maire, qui juge que tel ou tel virage, tel ou tel passage à l'intérieur de sa ville, présente un grand danger, de réglementer avec moins de largesse que dans d'autres villes où, au contraire, les dangers sont moins importants.

M. Bertaud a demandé que le code de la route soit enseigné dans les écoles. Nous avons adressé, à plusieurs reprises, une demande analogue au ministère de l'éducation nationale; malheureusement, nous ne pouvons que renouveler cette invitation, mais nous n'avons pas la possibilité de prendre une décision.

Je sais que M. le ministre de l'éducation nationale s'est heurté à l'objection des membres de l'enseignement qui trouvent que les programmes sont extrêmement chargés.

Quand à l'assurance obligatoire, nous en sommes nous-mêmes partisans, mais cette question-là doit être posée au ministre des finances, car elle est de son ressort.

M. Chazette a fait un procès sévère des gares-centres. Je n'insisterai pas sur ce point, car il n'a pas grand-chose à voir avec la question orale posée par M. Pouget, mais, en raison de la bienveillance avec laquelle a été posée la question, je tiens à répondre que, jusqu'à présent, l'établissement des gares-centres a été décidé à la demande des techniciens des deux assemblées en matière de chemins de fer.

La question des gares-centres a été évoquée ici bien souvent; elle est considérée comme susceptible d'améliorer le ser-

vice, et dans les trois gares qui ont été expérimentées, celles d'Angoulême, d'Angers et de Chalon-sur-Saône, nous pouvons dire, d'après les enquêtes qui ont été faites, que jusqu'à présent elles ont donné satisfaction.

Le président de la commission des moyens de communication de l'Assemblée nationale est allé à Chalon-sur-Saône, avec les représentants du Parlement et des fonctionnaires, mardi dernier. Ils sont revenus, après avoir entendu les maires, les représentants de diverses collectivités, avec la conviction que cette formule, qui représente une économie sensible pour la Société nationale des chemins de fer français, améliore très nettement la desserte des localités.

Avec le système actuel, 6.000 localités seulement étaient directement desservies. Le nombre des localités desservies par les gares-centres, après entente et contrat entre la Société nationale des chemins de fer français et les transporteurs routiers, sera beaucoup plus considérable. Il est exact, on l'a dit tout à l'heure, que non pas sept, mais dix gares-centre nouvelles vont être mises en service, à titre d'expérience. Rassurez-vous toutefois : on n'enlèvera pas les rails tant que la démonstration n'aura pas été faite que l'établissement de la gare-centre conduit à la fois à une économie et à une amélioration de la desserte des populations.

Vous vous êtes élevé également contre la violation des droits des conseils généraux par la Société nationale des chemins de fer français et vous demandez que les conseils généraux aient le droit de se prononcer.

Dans le projet qui a été déposé par le Gouvernement, il est prévu qu'avant la fermeture d'une ligne, les conseils généraux seraient informés et auraient la possibilité de faire connaître leurs observations, le bilan du trafic leur ayant été donné, et de proposer de participer aux pertes de la ligne fermée ou de prendre à leur charge, c'est-à-dire d'inclure dans le réseau départemental existant, les lignes dont la fermeture aurait été décidée.

Jusqu'à présent, le projet de loi n'a pas été voté et les lois-cadres déposées ont été elles-mêmes rejetées. Mais la loi du 5 juillet 1949 et le décret du 14 novembre 1949 donnent à la Société nationale des chemins de fer français le droit de procéder à des modifications de son exploitation pour assurer son équilibre. Par conséquent, rien n'a été fait qui ne soit conforme à la législation.

M. Durieux a demandé qu'un permis spécial soit accordé aux exploitants agricoles pour conduire les tracteurs. Nous nous préoccupons de la question. Nous soutenons, monsieur le sénateur, le point de vue que vous avez défendu demandant l'établissement d'un permis spécial pour les tracteurs marchant à plus de 25 kilomètres à l'heure. Nous n'avons pas encore pu aboutir, mais nous nous efforçons d'y parvenir. Vous êtes donc en parfaite communauté de vues sur cette question avec le ministre des travaux publics.

Telles sont, messieurs, les réponses, peut-être insuffisantes à votre gré, que je pouvais faire aux questions que vous m'avez posées. Je dois avouer que je ne m'attendais pas à un débat de cette ampleur, à une interpellation de cette importance. J'ai répondu de mon mieux aux questions posées, mais tous les membres de cette Assemblée qui désirent obtenir des renseignements complémentaires les trouveront au ministère des travaux publics, où ils seront reçus avec toute la complaisance désirable soit par le personnel des services, soit par les membres de mon cabinet ou moi-même. (Applaudissements.)

M. le président. En conclusion de ce débat, j'ai été saisi d'une proposition de résolution présentée par M. Pouget. J'en donne lecture :

« Le Conseil de la République demande au Gouvernement :

« I. — L'établissement d'un plan d'aménagement routier prévoyant :

« La réserve des terrains pour la plateforme des routes projetées ;

« Les servitudes *non ædificandi* à tous les carrefours et aux virages prononcés ;

« Le recul des constructions le long des routes ;

« La réglementation sévère et la construction en retrait des postes distributeurs, des garages et dépôts de matériaux ;

« Le maintien du fonds d'investissement routier, alimenté plus copieusement par le produit de la taxe sur l'essence et le gas oil, et possibilité de report pendant la période du démarrage ;

« La répartition équitable de ce fonds entre les grands itinéraires et l'ensemble du réseau avec priorité pour les points particulièrement dangereux ;

« La prise en considération du rendement de la taxe dans les régions.

« II. — L'accélération des travaux de la commission chargée de la revision du code de la route ;

« L'établissement du contrôle médical périodique du chauffeur ;

« Le fichier du chauffeur mentionnant les infractions graves ;

« Le contrôle périodique des organes de sécurité du véhicule âgé ;

« L'uniformisation et l'obligation des feux de position, des signaux de direction et des signaux de réception avec contrôle visuel au tableau de bord ;

« Le renforcement de la surveillance et de la répression des infractions ;

« La limitation d'usage des avertisseurs sonores ;

« La définition des agglomérations et une réglementation unique des stationnements et de la limitation des vitesses ;

« L'adoption du système stop sur les routes non prioritaires ;

« L'installation de cataphotes dans les virages et sur le milieu des routes aux virages et hauts de côtes ;

« Le renforcement de la police routière et son emploi plus judicieux.

« III. — L'enseignement du code de la route dans les écoles ;

« Une chronique radiodiffusée sur les devoirs de tous les usagers, avec campagne de courtoisie. »

Par amendement (n° 3), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent, au paragraphe II, 3^e ligne, après les mots : « l'établissement du contrôle médical périodique du chauffeur », d'insérer les mots : « l'application de la loi d'août 1950 sur l'affiliation des routiers à la C. A. M. R. ». (Le reste sans changement.)

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. J'ai déposé un amendement dans ce débat que j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt. J'ai entendu prononcer à plusieurs reprises les mots « contrôle médical ». D'ailleurs la proposition de résolution de M. Pouget reprend cette idée dans son deuxième paragraphe, en demandant l'établissement d'un contrôle médical périodique du chauffeur.

Les chauffeurs routiers, ceux qui vivent de la route, se verront ainsi éventuellement obligés de quitter leurs professions du fait du contrôle médical, car la sanction qui suivra sera automatiquement le retrait du permis de conduire. Je pose alors la question à M. Pouget : si l'on oblige tous les chauffeurs à passer périodiquement un contrôle médical très sérieux — qui est peut-être utile — il est certain que les plus touchés seront les vieux chauffeurs qui auront dépassé l'âge de cinquante ou cinquante-cinq ans et ne seront plus en mesure de retrouver du travail dans la profession qu'ils ont exercée pendant des dizaines d'années. Je rappelle à cette assemblée que l'Assemblée nationale avait déjà prévu le cas et qu'une loi a été votée le 19 août 1950, qui prévoit l'affiliation des routiers à la caisse autonome mutuelle des retraites et qui leur donne la possibilité de partir en retraite à cinquante-cinq ans, avec l'assurance qu'ils seront à l'abri du besoin. On ne peut nier que l'affiliation des agents routiers au régime de la caisse autonome mutuelle des retraites soit conforme à la stricte légalité. Cette loi a été votée par l'Assemblée nationale à l'unanimité le 19 août 1950 et cette assemblée s'est prononcée à la majorité dans la dernière discussion du budget des transports et travaux publics pour l'application de cette loi.

M. le président. Nous sommes loin de la question orale avec débat, monsieur Dutoit, et je vous prie d'y revenir.

M. Dutoit. Monsieur le président, je m'efforce de développer mon amendement qui a trait à l'affiliation des agents des réseaux routiers à la caisse autonome mutuelle de retraite. La loi instituant cette affiliation présente pour les agents routiers des avantages substantiels par rapport au régime des prestations vieillesse.

Je rappelle à M. Pouget que si le contrôle médical — comme j'ai essayé de l'expliquer — met en demeure un agent des ser-

vices routiers de quitter son travail à 55 ans, il devra attendre l'âge de 65 ans pour toucher une assurance vieillesse au régime général de sécurité sociale. C'est pourquoi je demande au Conseil d'adopter cet amendement qui mettra les chauffeurs routiers à l'abri du besoin à l'âge où ils ne pourront plus assurer leur profession.

M. le président. Je mets l'amendement aux voix, en rappelant que nous sommes dans la procédure des questions orales avec débat et qu'il n'y a pas d'avis de la commission.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement (n° 2). MM. Chazette et Pauly et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de compléter la proposition de résolution présentée par M. Pouget par les dispositions suivantes :

« IV. — La coopération étroite entre les assemblées locales, les comités départementaux et nationaux chargés de l'étude des problèmes des transports; la suspension de toute mesure de suppression brutale des lignes de chemin de fer pour le trafic marchandises qui aggraverait les difficultés de la circulation routière et deviendrait un obstacle à l'application de la loi concernant le transport voyageurs; la mise en application immédiate du décret du 14 novembre 1949 en vue de l'établissement rapide des plans départementaux de transport.

« Les mesures ainsi préconisées auront pour effet d'assurer le respect des prérogatives et des responsabilités des conseils généraux telles qu'elles sont précisées par le décret du 14 novembre 1949, reprises dans le projet déposé par le Gouvernement et retenues par les commissions parlementaires. »

Personne ne demande la parole ?

M. Jules Pouget. Je la demande, monsieur le président.

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

M. Jules Pouget. Je voudrais préciser, non seulement mon opinion personnelle, mais aussi celle de la commission et parler en tant que président de cette commission.

M. le président. La commission n'a pas à intervenir dans cette question, monsieur Pouget. Vous pouvez parler en votre nom personnel, mais non pas au nom de la commission.

M. Jules Pouget. Je tiens à indiquer que lors du débat sur la question orale de M. Debû-Bridel, M. le président de la commission de la presse avait été autorisé à intervenir et à faire une suggestion. Si je ne peux pas faire de même, je m'incline, monsieur le président.

M. le président. Il a parlé en son nom personnel.

M. Jules Pouget. Je vous demande bien pardon, monsieur le président !

M. Serrure. N'ayez pas mauvais caractère, monsieur Pouget.

M. Jules Pouget. Je n'ai pas mauvais caractère mais je suis obligé de respecter la décision de M. le président. Je souligne, encore une fois, qu'en conclusion du débat ouvert sur la question de M. Debû-Bridel et au moment de l'examen de la proposition de résolution, M. Lieutaud, président de la commission de la presse, a indiqué que peut-être il n'était pas opportun de discuter de cette question, et qu'il aurait été plus sage de confier à la commission de la presse le soin de l'examiner, ce qui résolvait le problème. J'avais cru, par conséquent, pouvoir présenter...

M. le président. Vous avez raison, le président de la commission peut intervenir sur la résolution, mais non pas sur un amendement. Le règlement est ainsi fait.

M. Chazette. Je demande la parole.

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

M. Chazette. Je voulais demander à mes collègues d'adopter mon amendement. M. le ministre nous a dit tout à l'heure que les gares-centres étaient une chose intéressante; je suis tout à fait d'accord avec lui. Mais je vous demande, à vous, gouvernement, de ne pas mettre les conseillers généraux, administrateurs de collectivités secondaires, devant le fait accompli — et c'est ce que vous allez faire. Vous allez prendre des décisions brutales de suppressions du trafic marchandises pour des lignes de chemin de fer, suppressions qui pourraient être examinées par les comités départementaux des transports, sous

l'angle de la préparation des plans départementaux des transports. Par conséquent, monsieur le ministre, nous nous trouvons devant un problème à régler. Vous avez parfaitement raison, légalement, administrativement, de me dire : « La Société nationale des chemins de fer français et moi, ministre, par voie de conséquence, nous sommes dans la ligne du décret du 14 novembre 1949 lorsque nous décidons du trafic marchandises ». Mais, selon la réalité des choses, que vous le vouliez ou non, et les chefs de service de la Société nationale des chemins de fer ne négligent pas de nous le dire, le fait même de supprimer le trafic marchandises sur des lignes de chemin de fer qui sont déjà frappées d'interdiction pour le service voyageurs, c'est la mort irrémédiable de ces lignes et, par conséquent, l'impossibilité d'appliquer la loi du 14 novembre 1949, dans son titre 1^{er}, qui permet aux conseils généraux, ou plutôt au comité consultatif des transports, de préparer un plan d'utilisation éventuelle de ces lignes de chemins de fer.

Monsieur le ministre, vous nous mettez dans une situation difficile. Vous prenez des décisions. Nous sommes obligés de nous incliner à cause de ce décret du 14 novembre 1949. Vous êtes en pleine préparation d'une législation qui, elle, se rapporte à ce décret de 1949. Mieux que cela, c'est vous qui la proposez. Au cas où le département ferait un effort financier, vous lui dites : Vous allez pouvoir, par le texte que nous déposons, reprendre toutes ces questions, au besoin apporter de l'argent pour faire fonctionner ces lignes de chemins de fer. C'est écrit en toutes lettres dans le projet de loi n° 880.

Nous allons nous trouver aujourd'hui dans cette situation que nous ne pourrions pas utiliser cette loi.

Dans ces conditions, je suis obligé de maintenir mon amendement et je demande à mes collègues de faire respecter les prérogatives des conseils généraux. Nous sommes dans l'obligation de ne pas laisser sacrifier les droits des populations et de ne pas laisser méconnaître les droits des conseils généraux.

Vous supprimez dans notre département, vous avez la loyauté de le dire et je vous en remercie, et dans neuf autres départements, des lignes qui sont dans la même situation, des lignes que vous allez fermer au trafic-marchandises. Nous avons le devoir de prendre des précautions et de faire maintenir les droits des conseils généraux. C'est la raison pour laquelle j'interviens. Je pensais que vous auriez dit que vous prendriez des décisions pour qu'on n'aille pas trop vite. Vous nous dites qu'il n'y a rien à faire. Par conséquent je suis obligé de maintenir cet amendement par égard pour nos collègues des conseils généraux.

M. le président. Je rappelle qu'il ne s'agit pas d'un texte législatif, mais simplement d'une proposition de résolution.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. M. Chazette demande que l'on applique le projet de loi déposé mais non encore voté. J'ai le regret de vous dire que la convention qui lie la Société nationale des chemins de fer français à l'Etat lui fait obligation de poursuivre sans attendre l'équilibre de sa gestion et de procéder aux améliorations qui sont susceptibles d'alléger le déficit.

Le Gouvernement a déposé un projet de loi au mois de novembre 1950. Ce projet, après être resté en attente, a été mis en pièces par la commission de l'ancienne législature.

Sous la présente législature, nous avons déposé une loi-cadre pour activer cette réorganisation en prenant certaines mesures par décret. Cette loi-cadre a été également rejetée.

Vous nous demandez aujourd'hui, sans doute pour alléger la procédure, de consulter les conseils généraux qui n'ont aucune responsabilité dans la gestion de la Société nationale des chemins de fer français, qui n'ont pas à prendre des mesures d'équilibre financier. Vous pensez bien que je ne peux pas donner mon accord à cette disposition. Chaque fois que nous discutons de la Société nationale des chemins de fer français ou du budget des travaux publics, dans cette Assemblée, avec une sévérité que je comprends et, dans certains cas, que j'approuve, on nous demande de prendre d'extrême urgence les mesures nécessaires. L'année dernière, on a été jusqu'à bloquer, à l'Assemblée nationale, 50 p. 100 du montant de la subvention de façon à nous mettre, dans les six premiers mois de l'exercice, dans l'obligation de procéder à cette réorganisation.

Aujourd'hui, vous nous demandez de consulter les conseils généraux. Ceux-ci n'ont aucune responsabilité dans l'exploitation et dans l'équilibre financier de la Société nationale des chemins de fer français et, lorsque nous demandons de non-

breux milliards pour réaliser l'équilibre, l'Assemblée nous les refuse ou nous les discute. J'ai le regret de vous dire que nous continuerons à procéder à cette réorganisation avec le souci qu'ont manifesté à différentes reprises le Sénat et l'Assemblée nationale, d'une recherche de l'équilibre de la Société nationale des chemins de fer français.

L'établissement des gares-centres avec les mesures qu'elles comportent fait partie de ce plan de réorganisation demandé avec beaucoup d'insistance ici.

Je crois, qu'il serait préférable, en tout cas, lorsqu'il y a des intérêts particuliers à certaines régions à exposer, que vous veniez au ministère des travaux publics pour les faire examiner. Nous accueillons avec assez de bienveillance toutes les demandes des parlementaires pour pouvoir vous assurer que, si des cas particuliers se présentaient, nous en tiendrions compte. Mais par une proposition de résolution, qui est aussi sèche et aussi absolue, vous ne pouvez nous demander de revenir sur la convention du 31 août 1937.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets l'amendement aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je vais mettre aux voix la proposition de résolution ainsi complétée.

M. Jules Pouget. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jules Pouget.

M. Jules Pouget. Sur la proposition de résolution que nous avons présentée, avec l'accord de toute la commission, j'avais un mandat bien précis. Mais vous avez ajouté un amendement de M. Chazette sur lequel, évidemment, je n'ai pas pu donner l'avis de la commission, puisqu'elle n'en avait pas délibéré. Cependant cette commission étant chargée d'étudier la coordination du rail et de la route aurait pu, comme tout à l'heure dans un cas semblable, demander que cet amendement ou cette motion lui soit renvoyé en vue d'un examen plus approfondi.

Etant donné l'importance de mon vote personnel dans l'état actuel de l'assemblée, (Sourires) je suis obligé de faire des réserves, en tant que président de la commission, pour qu'on ne puisse pas me reprocher de n'avoir pas rempli mon rôle et de n'avoir pas demandé le renvoi devant cette commission des textes qui entrent dans ses attributions.

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

M. le ministre. Je demande à M. Pouget de vouloir bien supprimer le dernier alinéa du paragraphe 1^{er} qui dit : « la prise en considération du rendement de la taxe dans les régions... ».

A la suite des indications que j'ai données tout à l'heure, on peut craindre que cela nous conduirait à donner aux grandes villes une part extrêmement importante du fonds routier.

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

M. Jules Pouget. Monsieur le ministre, je ne crois pas qu'il faille interpréter ainsi ma proposition de résolution. Je ne demande pas que vous accordiez à certaines régions une part trop considérable, mais il serait regrettable qu'une ville où il y a un gros rendement de la taxe, ce qui indique bien l'importance du trafic en même temps que l'usure de la route, soit défavorisée par rapport à d'autres régions.

Il y a une juste mesure à tenir. Je vous demande par conséquent de vouloir bien en tenir compte dans des régions où il y a un trafic considérable, où l'usure de la route est également considérable et où par conséquent le rendement de la taxe est important.

Ce n'est pas un impératif que je vous adresse, c'est simplement quelque chose que je vous demande de réaliser. Je ne demande pas une mesure législative; je ne vous impose rien; je formule un simple vœu en demandant au comité du fonds d'investissement de satisfaire au mieux les intérêts généraux.

Je donne simplement mon opinion et je formule des souhaits. A vous de les exaucer ou de les rejeter.

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

M. le ministre. Je pourrais très bien me taire et ne tenir aucun compte de cet appel. Mais dans un souci de loyauté, je

tiens à déclarer à M. Pouget que je ne pourrai pas défendre son point de vue parce que je ne le partage pas.

Si nous tenions compte du nombre de véhicules inscrits à Paris ou à Lyon, par exemple, nous commettrions une injustice, car ces véhicules, pour les longues distances surtout, circulent dans toute la France.

Nous aboutirions à une répartition beaucoup trop importante pour les grands centres.

Lorsque, même dans une simple proposition de résolution, vous aurez fait admettre ce point de vue, vous incitez les représentants des régions auxquelles vous pensez à formuler des demandes que nous ne pourrions que difficilement rejeter.

M. Jules Pouget. Une simple remarque, monsieur le ministre. Il ne s'agit que du réseau départemental routier. Je n'entends pas, par conséquent, subventionner des travaux dans des villes qui sont en dehors de la voie nationale.

M. le ministre. Mais ce n'est pas indiqué dans votre texte.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 12 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant création d'une justice de paix à compétence étendue à Touggourt (Algérie), dont la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie) est saisie au fond. (N^{os} 51 et 87, année 1952).

Il n'y a pas d'opposition ?

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 13 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance:

A. — Le mardi 26 février, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant:

1^o Réponses des ministres aux questions orales sans débat:

N^o 275, de M. Pierre Loison à M. le ministre de l'éducation nationale;

N^o 269, de M. Jean-Yves Chapalain, à M. le secrétaire d'Etat à la défense nationale (air);

N^o 276, de M. Charles Naveau, à M. le ministre des finances;

N^o 277, de M. Jean Bertaud, et n^o 278, de M. Charles Morel, à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre;

2^o Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits sur l'exercice 1951 (Finances) en vue de l'assistance économique à la Yougoslavie;

3^o Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant les caisses d'épargne;

4^o Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant le service des postes, télégraphes et téléphones.

B. — Le jeudi 28 février, à quinze heures trente, avec l'ordre du jour suivant:

1^o Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier le premier alinéa de l'article 93 de la loi n^o 46-2294 du 19 octobre 1946 relative au statut général des fonctionnaires et à préciser que la poliomyélite donne droit au bénéfice du congé de longue durée;

2^o Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la reconstruction du monument commémoratif du général Mangin détruit par les Allemands en 1940, et instituant une souscription nationale à cet effet;

3^o Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à refuser l'homologation de la décision n^o 51-A-17 votée

par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1951, relative à la parité de traitement entre les fonctionnaires algériens et métropolitains, et à déterminer les éléments de la rémunération des fonctionnaires algériens;

4° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création d'une justice de paix à compétence étendue à Touggourt (Algérie);

5° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de résolution de M. Bertaud, tendant à inviter le Gouvernement à commémorer avec le maximum d'éclat le vingt-cinquième anniversaire de la tentative de traversée de l'Atlantique-Nord par l'équipage Nungesser-Coli.

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

Les propositions de la conférence des présidents sont adoptées.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. En conséquence, la prochaine séance publique aura lieu mardi 26 février, à quinze heures.

Voici quel pourrait en être l'ordre du jour:

Examen d'une demande de pouvoirs d'enquête formulée par la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs, sur le problème scolaire en Algérie.

Réponses des ministres aux questions orales suivantes:

I. — M. Pierre Loison rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que la circulaire interministérielle n° 460 concernant la rémunération des instituteurs chargés des cours donnés en dehors des heures de service, prévoit que la collecte des fonds et la surveillance des présences seront prises en charge par les municipalités; et lui demande, en raison des multiples protestations des maîtres, si une telle décision, qui leur crée de nombreuses difficultés, ne pourrait être rapportée. (N° 275.)

II. — M. Chapalain expose à M. le secrétaire d'Etat à l'air qu'en 1948, une filiale de la S. N. E. C. M. A. située au Mans-Arnage a été cédée à une société; que cette société cessionnaire n'exerçant pas la même activité que la S. N. E. C. M. A. n'a pris en charge qu'une très faible partie de l'outillage et des stocks existants; que la S. N. E. C. M. A. a donc dû procéder à des cessions ou à des transferts de l'outillage et des stocks; qu'il ressort d'une information récente que ces opérations ont donné lieu à de très graves irrégularités, et demande, dans ces conditions: 1° s'il a invité la société intéressée à déposer une plainte; 2° quelles sont les mesures qu'il compte prendre à l'égard de cette société sous tutelle, pour sauvegarder les intérêts en jeu, et notamment le capital, important que représentait l'outillage très moderne de l'usine du Mans; 3° s'il ne pense pas qu'il serait indispensable de provoquer d'urgence une enquête administrative sur ces errements qu'on ne peut pour le moins que qualifier de regrettables. (N° 269.)

III. — M. Naveau expose à M. le ministre du budget qu'un grand nombre de collecteurs de beurre fermier ne comptabilisent que partiellement leurs achats et qu'il en résulte une fraude fiscale importante; qu'en effet, les beurres ainsi commercialisés se vendent sans factures à tous les stades et les entreprises honnêtes sont désarmées par une concurrence déloyale qui s'exerce à leur détriment; qu'il suffit au commerçant indelicat de détenir quelques factures en portefeuille se rapportant au genre de marchandise qu'il fournit pour prétendre qu'il s'agit du même produit et pour échapper ainsi au contrôle fiscal,

que par kilogramme de beurre le montant des taxes cumulatives atteint environ 42 francs; que certaines organisations ont chiffré entre 2 et 3 milliards de francs par an le montant de la fraude ainsi réalisée; qu'il semble pourtant qu'avant de majorer les impôts ou d'en créer de nouveaux, il faille faire rendre ceux qui existent;

Que, dans ces conditions, il demande:

1° Quelles mesures ont été prises pour mettre un terme à ces pratiques délictueuses;

2° Quels ont été les résultats des contrôles déjà opérés et les sanctions intervenues?

3° Quelles mesures l'administration compte prendre pour enrayer définitivement la fraude fiscale des collecteurs de beurre fermier (institution d'un carnet d'achat, investigations inopinées, etc.). (N° 276.)

IV. — M. Bertaud expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre que le statut des réfractaires, paru sous le n° 50-1027 du *Journal officiel* du 24 août 1950, spécifiait que le décret portant règlement d'administration publique devant fixer les modalités d'application de la loi devait être pris dans un délai de trois mois à compter de sa promulgation.

Ce délai étant expiré depuis le 24 novembre 1950 et rien n'ayant été fait à ce jour, il lui demande les raisons de ce retard et s'il entend prendre rapidement toutes dispositions pour assurer le respect de dispositions légales votées par les assemblées. (N° 277.)

V. — M. Charles Morel rappelle à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre que les dispositions réglementaires en vigueur interdisent aux anciens combattants pensionnés âgés de soixante-dix ans et plus de bénéficier des cures thermales, et demande si ces dispositions, qui introduisent un automatisme aveugle dans les indications thermales, ne sont pas en opposition avec la loi des pensions qui garantit aux mutilés et pensionnés tous les soins qui leur sont nécessaires, le médecin traitant étant seul qualifié, sous sa responsabilité médicale, pour ordonner les traitements qui doivent être mis en œuvre dans chaque cas. (N° 278.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits sur l'exercice 1951 (Finances) en vue de l'assistance économique à la Yougoslavie. (N° 58 et 75, année 1952, M. Emilien Lieutaud, rapporteur, et avis de la commission des affaires étrangères.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant les caisses d'épargne. (N° 824, année 1951, et 83, année 1952. — M. Sclafar, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant le service des postes, télégraphes et téléphones. (N° 825, année 1951, et 76, année 1952. — M. Bertaud, rapporteur.)

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt et une heures dix minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie
du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

**Propositions de la conférence prescrite par l'article 32
du règlement du Conseil de la République.**

(Réunion du 21 février 1952.).

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 21 février 1952 les vice-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance:

A. — Le mardi 26 février 1952, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant:

1° Réponses des ministres à cinq questions orales sans débat:

a) N° 275 de M. Loison à M. le ministre de l'éducation nationale;

b) N° 269 de M. Chapalain à M. le secrétaire d'Etat à la défense nationale (air);

c) N° 276 de M. Naveau à M. le ministre des finances;

d) N° 277 de M. Bertaud et n° 278 de M. Morel à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre;

2° Discussion du projet de loi (n° 58, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits sur l'exercice 1951 (finances) en vue de l'assistance économique à la Yougoslavie;

3° Discussion du projet de loi (n° 824, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant les caisses d'épargne;

4° Discussion du projet de loi (n° 825, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant le service des postes, télégraphes et téléphones.

B. — Le jeudi 28 février 1952, à quinze heures trente, avec l'ordre du jour suivant:

1° Discussion de la proposition de loi (n° 906, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier le premier alinéa de l'article 93 de la loi n° 46-2294 du 19 octobre 1946 relative au statut général des fonctionnaires et à préciser que la poliomyélite donne droit au bénéfice du congé de longue durée;

2° Discussion de la proposition de loi (n° 907, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la reconstruction du monument commémoratif du général Mangin détruit par les Allemands en 1940, et instituant une souscription nationale à cet effet;

3° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi (n° 59, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à refuser l'homologation de la décision n° 51-A-17 votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1951, relative à la parité de traitement entre les fonctionnaires algériens et métropolitains, et à déterminer les éléments de la rémunération des fonctionnaires algériens;

4° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi (n° 51, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, portant création d'une justice de paix à compétence étendue à Touggourt (Algérie);

5° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de résolution (n° 27, année 1952) de M. Bertaud, tendant à inviter le Gouvernement à commémorer avec le maximum d'éclat le 25^e anniversaire de la tentative de traversée de l'Atlantique Nord par l'équipage Nungesser-Coli.

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DE RAPPORTEURS

FINANCES

M. Litaise a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 44, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la célébration du centenaire de la création de la Médaille militaire. Renvoyé pour le fond à la commission de la défense nationale.

M. Rogier a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 59, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à refuser l'homologation de la décision 51-A-17 votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session

ordinaire de mai-juin 1951, relative à la parité de traitement entre les fonctionnaires algériens et métropolitains, et à déterminer les éléments de la rémunération des fonctionnaires algériens. Renvoyé pour le fond à la commission de l'intérieur.

M. Clavier a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 60, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, concernant certaines catégories d'aveugles et de grands infirmes. Renvoyé pour le fond à la commission de la famille.

JUSTICE

M. Charlet a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 50, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, complétant le paragraphe 1^{er} de la section VII du titre II du livre III du code pénal par un article 367.

Errata

au compte rendu in extenso de la séance du 12 février 1952.

FACULTÉS OUVRIÈRES DE CULTURE ET DE TECHNIQUE

Page 498, 2^e colonne, article unique de la résolution, 2^e alinéa:

Au lieu de: « ... ne devront pas... »,

Lire: « ... ne devraient pas... ».

Même page, même colonne, même article, 3^e alinéa, 1^{er} et 2^e ligne:

Au lieu de: « ... si le Gouvernement ne dépose pas un projet, la commission publiera un rapport... »,

Lire: « ... si le Gouvernement ne déposait pas un projet, la commission publierait un rapport... ».

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 21 FEVRIER 1952

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 84. — Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés: sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.

« Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au jour et à mesure de leur dépôt.

« Art. 85. — Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.

« Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.

« Art. 86. — Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.

« L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter, strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.

« Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.

« Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées les questions orales. »

289. — 21 février 1952. — M. Claudius Delorme demande à M. le ministre de l'agriculture quelles dispositions il compte prendre pour assurer l'exécution des engagements pris par un de ses prédécesseurs à l'égard de l'Union nationale interprofessionnelle des fruits et légumes; rappelle que cette association avait, avec l'accord du ministre de l'agriculture, dû prendre en charge l'organisation du congrès européen des fruits et légumes pour lequel une subvention de deux millions avait été prévue (loi de finances de 1951, chapitre 5060, article 4); demande ce que sont devenus les crédits prévus à cet effet et quelles sont les raisons qui ont empêché jusqu'à ce jour l'exécution des engagements pris.

290. — 21 février 1952. — **M. Charles Deutschmann** signale à **M. le ministre des finances** l'émotion soulevée dans les municipalités du département de la Seine par la prétention de l'administration des finances qui voudrait assimiler les subventions exceptionnelles accordées aux communes sur des crédits votés par le Parlement (art. 7 de la loi du 14 septembre 1951) à des avances de Trésorerie concédées en exécution de l'article 70 de la loi du 31 mars 1932; et lui demande ce qu'il compte faire pour obvier à cette assimilation arbitraire.

291. — 21 février 1952. — **M. André Armengaud** expose à **M. le ministre des finances**: 1° que la loi n° 51-671 du 24 mai 1951 porte ratification de l'accord franco-tchécoslovaque du 2 juin 1950, relatif à l'indemnisation de certains intérêts français en Tchécoslovaquie et organisant la répartition de l'indemnité globale forfaitaire accordée par le Gouvernement tchécoslovaque en vertu dudit accord; 2° que l'article 2 de la loi précitée prévoit l'institution et la composition d'une commission spéciale, chargée de l'examen des dossiers de l'espèce; 3° qu'il résulte de renseignements récemment parvenus que le président de cette commission n'ayant pu être désigné pour des questions de prestige, le Gouvernement en est réduit à déposer de nouveaux projets de lois remédiant à la situation, et demande ce qu'il compte faire pour obvier rapidement à la situation créée qui lèse gravement les intérêts de nos compatriotes de Tchécoslovaquie.

292. — 21 février 1952. — **Mme Marcelle Devaud** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** s'il approuve entièrement le décret n° 51-460 du 23 avril 1951 portant règlement d'administration publique pour la fixation du statut particulier des administrateurs de la France d'outre-mer, et, notamment, son article 21 et, dans l'affirmative, comment il peut en concilier les dispositions avec le préambule de la Constitution française; s'étonne, par ailleurs, que continue à être délibérément violée par son département tant la volonté formelle du législateur, exprimée dans la loi du 11 avril 1946, que la jurisprudence établie, en la matière par le conseil d'Etat, par son arrêt du 3 décembre 1948.

293. — 21 février 1952. — **Mme Marcelle Devaud** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** s'il approuve la procédure de constitution des dossiers de vieux travailleurs salariés et s'il croit, notamment, que le fait, pour les caisses régionales de vieillesse, de réclamer des bulletins de salaire et des certificats de travail antérieurs à l'année 1900 sont propres à créer, dans l'opinion publique, un climat favorable à la sécurité sociale.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 21 FEVRIER 1952

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

N° 1534 Marc Rucart,

Affaires économiques.

N°s 1916 Jean Geoffroy; 2041 Jean Geoffroy; 2772 Marcelle Devaud; 2864 Jean Geoffroy.

Budget.

N°s 2271 André Litaise; 2633 Luc Durand-Réville; 2704 Pierre de Villoutreys; 2803 René Depreux; 2804 René Depreux; 2805 René Depreux; 2877 René Depreux; 2879 René Depreux; 2948 René Depreux; 3176 Yves Jaouen; 3188 Jacqueline Thome-Patenôtre; 3215 Henri Cordier; 3272 René Depreux.

Commerce.

N°s 2994 Jean Geoffroy; 3261 Pierre de Villoutreys; 3277 Pierre de Villoutreys; 3282 Alfred Wehrung; 3294 Etienne Rabouin.

Défense nationale.

N° 3262 Georges Pernot.

Finances.

N°s 767 Charles-Cros; 810 André Dulin; 1158 René Depreux.
N°s 274 Henri Rochereau; 694 Maurice Pic; 797 Paul Baratgin; 841 René Coty; 842 Henri Rochereau; 843 Jacques Gadoin; 899 Gabriel Tellier; 1082 Paul Baratgin; 1409 André Lassagne; 1285 Etienne Rabouin; 1305 Fernand Auberge; 1351 Jean Bertaud; 1370 Jean Clavier; 1393 Edgar Tailhades; 1402 Franck-Chante; 1434 Franck-Chante; 1499 Maurice Walker; 1500 Maurice Walker; 1529 Jacques de Menditte; 1761 Jean Durand; 1765 Alex Roubert; 1810 Raymond Bonnefous; 1836 Jean Doussot; 1894 Alfred Westphal; 1910 Marc Bardon-Damarzid; 1938 Maurice Pic; 1947 Yves Jaouen; 1918 Joseph-Marie Leccia; 2069 Jacques Beauvais; 2083 René Depreux; 2089 Camille Héline; 2094 André Lassagne; 2137 Gaston Chazette; 2227 Antoine Avinin; 2251 René Depreux; 2335 Jules Patient; 2479 Luc Durand-Réville; 2184 Maurice Pic; 2543 Pierre Romani; 2572 Joseph Lecacheux; 2573 Jules Patient; 2598 Albert Denvers; 2714 Jean Doussot; 2735 Camille Héline; 2756 Edgard Tailhades; 2764 André Litaise; 2791 Robert Hoefel; 2915 Mamadou Dia; 2973 Jacques Bozzi; 2999 Paul Pauly; 3091 Auguste Pinton; 3094 Joseph Voyant; 3141 Jacques Dehù-Bridel; 3154 Jean Bertaud; 3231 François Patenôtre; 3237 Amédée Bouquerel; 3250 Emile Aubert; 3256 Jules Houcke; 3257 Jacques Destrée; 3273 René Depreux; 3278 Martial Brousse; 3279 Martial Brousse; 3280 Charles Naveau; 3283 François Dumas; 3297 Camille Héline.

France d'outre-mer.

N° 2533 André Liotard.

Intérieur.

N°s 3010 Louis Namy; 3011 Louis Namy; 3298 Jean Bertaud; 3299 Charles Deutschmann.

Justice.

N°s 3218 Emile Claparède; 3252 Franck-Chante.

Reconstruction et urbanisme.

N°s 3111 René Radius; 3259 Bernard Chochoy; 3264 Jean Bertaud; 3271 Gaston Chazette.

Santé publique et population.

N° 3204 Gaston Chazette.

Travail et sécurité sociale.

N°s 3173 Martial Brousse; 3175 Maurice Walker; 3253 Jacques Delalande; 3292 Michel Debré; 3301 Aristide de Bardonnèche.

Travaux publics, transports et tourisme.

N° 3213 Luc Durand-Réville.

PRESIDENCE DU CONSEIL

Fonction publique.

3385. — 21 février 1952. — **M. Paul Giauque** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique**, si un fonctionnaire, mis dans l'impossibilité absolue de participer à un examen d'aptitude à une fonction publique par suite d'un accident du travail dont il a été victime l'avant-veille du jour où il était appelé à subir cet examen, peut, le cas de force majeure pouvant être invoqué, obtenir son intégration dans la fonction visée sans avoir satisfait aux épreuves dudit examen et ce, par simple référence aux notes et appréciations contenues dans son dossier administratif, ou s'il peut être admis à subir cet examen à une session qui lui serait particulièrement destinée.

AFFAIRES ECONOMIQUES

3386. — 21 février 1952. — **M. Joseph Lasalarié** expose à **M. le ministre des affaires économiques** que certaines usines, transformatrices de papiers, sont autorisées par l'administration des contributions indirectes à recevoir, en suspension de la taxe à la production, les papiers destinés aux entreprises de presse; et demande si les fournisseurs de ces usines doivent acquitter la taxe locale sur les

livraisons en question; il est spécifié que ces livraisons ne sont pas toujours intégralement acheminées vers les entreprises de presse; l'usine transformatrice payant la taxe à la production sur les ventes faites par elle à des clients qui ne bénéficient pas de l'exonération de ladite taxe.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

3387. — 21 février 1952. — M. Jean Bertaud demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre si un ancien combattant de la guerre 1914-1918, ayant été blessé puis réformé pour maladie mais n'ayant totalisé que 58 jours de front, peut prétendre au bénéfice de la carte de combattant; et si les blessures de guerre n'entraînent pas automatiquement l'obtention de la carte, quelle que soit la durée du séjour aux armées.

BUDGET

3388. — 21 février 1952. — M. Yves Estève demande à M. le ministre du budget, sur le vu des articles 746 et 1174 du code général des impôts relatifs, le premier, dans ses alinéas 1 et 4, aux modes d'évaluation des biens détruits ou endommagés par faits de guerre dans les déclarations après décès, le second aux exonérations de tout droit de transmission de la créance d'indemnités: 1° si l'article 1174 visant uniquement cette créance a un caractère définitif, tout au moins pour les successions antérieures à ce jour; 2° si le quatrième alinéa de l'article 746, stipulant que le mode d'évaluation des biens visés à l'alinéa 1er serait fixé le moment venu par décret, ne s'applique pas uniquement au bien résiduaire (dans l'état au décès et abstraction faite de la créance exemptée pour toujours des droits de mutation); 3° dans cette dernière hypothèse, s'il envisage dans l'immeuble de faire prendre le décret prévu; 4° si des instructions sont données aux services de l'enregistrement pour effectuer des retenues ou des oppositions sur le prix lors de la cession par des héritiers des immeubles sinistrés avec les droits de créance y attachés; 5° dans la négative, quelle serait l'action du Trésor contre des héritiers vendeurs devenus insolvable à la parution du décret prévu à l'alinéa 4 de l'article 746.

3389. — 21 février 1952. — M. Edgar Tailhades expose à M. le ministre du budget que, par application de l'article 1476 du code général des impôts reprenant l'article 23 de la loi du 20 juillet 1880, les représentants de commerce emportant dans leurs tournées des marchandises qu'ils déposent chez leurs clients au nom de leurs employeurs sont astreints à payer un droit de patente qui est celle de marchand forain; rappelle d'autre part que la loi du 30 juin 1923, article 2, reprise par l'article 1454, 14°, du code général des impôts, exonère expressément de la patente les voyageurs, représentants ou placiers remplissant les conditions requises pour être considérés comme salariés; étant donné que le commerçant qui se borne à livrer des marchandises provenant de son magasin n'est pas considéré comme marchand forain (conseil d'Etat, 14 mai 1915), il demande s'il n'était pas dans l'esprit du législateur de 1923 d'exonérer de toute patente les contribuables en cause.

EDUCATION NATIONALE

3390. — 21 février 1952. — M. Charles Naveau expose à M. le ministre de l'éducation nationale qu'en vertu de l'article 8 du décret du 8 janvier 1937, modifié par le décret du 25 juillet 1921, une femme de service doit être attachée à toute école maternelle; qu'elle est nommée par la directrice avec agrément du maire; que son traitement est exclusivement à la charge de la commune; et demande qui doit supporter les frais de remplacement d'une femme de service d'école maternelle quand elle est dans l'impossibilité de remplir sa tâche par suite de maladie.

Enseignement technique.

3391. — 21 février 1952. — M. Jean Bertaud demande à M. le secrétaire d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports à quel stade se trouve actuellement le dossier relatif à l'agrandissement du centre d'apprentissage du Raincy (Seine-et-Oise); s'il pense qu'il soit possible d'assurer rapidement les acquisitions immobilières proposées et s'il est dans ses intentions de poursuivre les aménagements de ce centre en vue de donner satisfaction à toutes les demandes d'admission qui sont formulées.

FINANCES

3392. — 21 février 1952. — M. André Armengaud demande à M. le ministre des finances: 1° s'il est exact qu'un montant important de devises a été utilisé pour l'importation de blé de la zone dollar depuis quelques semaines; 2° de quelle manière et pour quels produits ont été employées les devises mises à la disposition de l'industrie nationale par l'aide américaine, l'union européenne des paiements ou l'exportation.

3393. — 21 février 1952. — M. Henri Barré expose à M. le ministre des finances que l'E. C. A. aurait décidé d'affecter à l'équipement du Maroc une somme de 7 milliards; sur le total de cette somme, 5 milliards seraient attribués à une seule entreprise minière, pro-

priété privée; et demande: 1° s'il est vrai qu'une tranche importante de la société propriétaire de la mine aurait été vendue à des firmes étrangères et que cette cession, portant sur plusieurs centaines de millions, aurait été en partie dissimulée, et qu'une part importante du prix payé en dollars serait restée en dépôt au nom du propriétaire de la mine à une banque de New-York; 2° si une enquête sur ces faits n'a pas été ordonnée par un ancien ministre des finances; si cette enquête a été poursuivie, notamment contre le président de la société qui, pour dissimuler au fisc les sommes taxables à l'impôt sur le revenu et à l'impôt de solidarité se serait irrégulièrement domicilié au Maroc, et aurait transféré à une société nouvelle les profits qu'il retire de sa situation dans les mines.

3394. — 21 février 1952. — M. Jacques Beauvais expose à M. le ministre des finances que l'ensemble des industriels d'une commune est disposé à constituer 50 p. 100 du capital nécessaire à la création, dans la commune et ce, en accord avec le conseil municipal, d'une salle de spectacles pour permettre à des ouvriers absolument isolés — et qui ont de plus en plus tendance à abandonner leur résidence — de trouver sur place des distractions nécessaires et légitimes; et lui demande si l'administration des finances acceptera, dans le cas de la réalisation du projet, de considérer le don accordé par l'ensemble des entreprises à la commune comme ayant le caractère d'une charge d'exploitation. La subvention est évidemment accordée dans l'intérêt du personnel et dans le but de la maintenir sur place.

3395. — 21 février 1952. — M. Jean Bertaud signale à M. le ministre des finances que sauf objection, les commissions départementales de contrôle immobilier, chargées de donner leur avis sur les acquisitions immobilières à réaliser par les collectivités publiques, ne sont compétentes que jusqu'à une somme de 5 millions, lorsqu'il s'agit d'acquisitions amiables et 1 million lorsque l'acquisition est faite par voie d'expropriation; lui demande s'il ne serait pas opportun de porter la compétence desdites commissions de contrôle immobilier jusqu'à une somme de 10 millions pour les acquisitions amiables et 5 millions lorsqu'il s'agit d'acquisitions par voie d'expropriation; et s'il en est bien ainsi quelles dispositions il entend prendre pour apporter au décret n° 49-1209 du 28 août 1949, les modifications qui s'imposeraient pour tenir compte de ce relèvement.

3396. — 21 février 1952. — M. Henri Maupoil, faisant suite aux questions écrites 2209 (*Journal officiel* du 9 novembre 1950) et 309 (*Journal officiel* du 10 novembre 1951) parmi toutes celles qui traitent de la question de l'avancement des percepteurs mutilés, entrés dans les cadres entre 1929 et 1939, précise: a) que la recherche des variations de l'avancement entre 1929 et 1939 a permis de constater d'importantes différences de moyenne qui peuvent être situées comme ci-après:

Temps moyen mis pour atteindre la 1^{re} classe, 2^e échelon: percepteurs nommés en 1929, 23 ans 6 mois; percepteurs nommés en 1930, 23 ans 7 mois; percepteurs nommés en 1931, 22 ans 10 mois; percepteurs nommés en 1932, 22 ans 4 mois; percepteurs nommés en 1933, 21 ans 9 mois; percepteurs nommés en 1934, 21 ans 6 mois; percepteurs nommés en 1935, 20 ans 6 mois; percepteurs nommés en 1936, 19 ans 6 mois; percepteurs nommés en 1937, 17 ans 11 mois; percepteurs nommés en 1938, 17 ans 5 mois; percepteurs nommés en 1939, 17 ans 5 mois.

Les différences constatées par comparaison avec les carrières des bénéficiaires du décret du 22 juin 1946 sont énormes. La moyenne des carrières des stagiaires de 1937 nommés percepteurs en 1939 pour atteindre le même niveau est de onze ans. Les comptables mutilés de guerre aussi bien notés, parfois mieux, ont donc mis plus de deux fois plus de temps que d'autres pour arriver au même grade. Certains ont maintenant trente ou près de trente ans de services de percepteur sans avoir pu accéder à la hors classe tout en étant notés au grand choix; et demande à M. le ministre des finances: 1° comment, dans ces conditions, le décret du 22 juin 1946 n'a pas été appliqué aux percepteurs mutilés nommés entre 1929 et 1939, qui ont subi, avec une incidence encore plus grande que leurs collègues d'autres origines, les conséquences des incohérences signalées dans la question écrite 2209 (*Journal officiel* du 9 novembre 1950); 2° les arguments invoqués par la commission dite « des attendus » pour exclure les percepteurs mutilés nommés entre 1929 et 1939 du bénéfice d'un décret alors que la simple équité commandait de leur en appliquer les dispositions au premier chef; 3° les raisons pour lesquelles les conclusions déposées par la nouvelle commission présidée par un inspecteur général des finances, n'ont pas encore été appliquées bien qu'elles aient dérogé l'énorme préjudice infligé aux percepteurs mutilés; 4° quelles instructions il entend donner pour: a) assurer le bénéfice du décret du 22 juin 1946 dont les percepteurs mutilés ont été exclus jusqu'ici grâce aux termes restrictifs d'une circulaire d'application du 28 octobre 1946; b) provoquer le reclassement général des percepteurs afin que chacun d'eux se trouve à la place que doivent lui valoir sa date d'entrée et de nomination dans les cadres et ses notes générales annuelles.

3397. — 21 février 1952. — M. Marius Moutet demande à M. le ministre des finances: 1° s'il entend poursuivre contre les israélites spoliés qui, en vertu de la loi, ont obtenu la restitution des parts ou titres des sociétés dont leurs spoliateurs s'étaient emparés, le recouvrement des profits illicites réalisés par ces derniers, dont les spoliés n'ont en aucune façon profité, sous le prétexte que c'est la

REponses DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PRESIDENCE DU CONSEIL

Fonction publique.

3223. — M. Jean Coupigny rappelle à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique, que l'article 7 de la loi du 26 septembre 1951 sur le recrutement et l'avancement dans les emplois publics, en ce qui concerne les résistants, prévoit un décret d'application dans un délai maximum de trois mois et demande que toute l'attention désirable soit apportée à l'étude de la situation des administrateurs de la France d'outre-mer intégrés dans ce corps après guerre et à titre F. F. L.; rappelle qu'au moment du dégageant des cadres, en exécution de la loi de 1947, on a pu constater que de nouveaux F. F. L. étaient dérogés en priorité; expose qu'il ne faudrait pas que ceux, si peu nombreux, qui restent actuellement dans le corps des administrateurs de la France d'outre-mer, se voient privés des avantages que le législateur a voulu accorder par la loi du 26 septembre 1951; que le ministre de la France d'outre-mer répond généralement que, lors de l'intégration des intéressés, tous officiers antérieurement, il a tenu compte de leurs services militaires; rappelle que le législateur a voulu qu'on les fasse bénéficier d'un décompte beaucoup plus large puisque la loi du 26 septembre 1951 leur accorde un rappel d'ancienneté égal à la moitié du temps passé dans la résistance active, augmenté de six mois; que si les intéressés étaient restés dans l'armée ils bénéficieraient automatiquement des dispositions de la loi et que le même automatisme doit jouer quel que soit le corps auquel ils appartiennent maintenant. (Question du 11 décembre 1951.)

Réponse. — Il est bien entendu que les majorations d'ancienneté prévues par la loi du 26 septembre 1951 à l'égard des fonctionnaires résistants devront leur être automatiquement accordées dès la parution du ou des règlements d'administration publique qui fixeront les modalités d'application de ce texte, quelle que soit l'administration dont ils relèvent. Le rappel des services militaires (période d'accomplissement des obligations légales et services de mobilisation) est de droit en ce qui concerne les intéressés aux termes mêmes de la loi du 31 mars 1928 dans la mesure où ne leur seront pas opposables les dispositions de la loi du 16 janvier 1941; l'octroi de ce rappel ne met aucunement obstacle à l'application des majorations prévues par la loi du 26 septembre 1951 ou par des textes similaires.

AFFAIRES ETRANGERES

3232 bis. — M. Ernest Pezet demande à M. le ministre des affaires étrangères à quelles clauses se rapporte la référence faite au traité de paix avec la Hongrie dans le libellé du projet de loi portant ratification de l'accord franco-hongrois, voté en 1951; demande en particulier, s'il faut comprendre ou non par cette référence que les stipulations de la partie 6 (clause économique), articles 26 et 27, font bien partie des clauses du traité de paix auxquelles il est fait allusion dans le libellé susdit. (Question du 15 janvier 1952.)

Réponse. — Les clauses du traité de paix avec la Hongrie visées dans le libellé de la loi n° 51-672 du 24 mai 1951 sont les articles 24 et 26.

BUDGET

2830. — M. René Depreux expose à M. le ministre du budget qu'une société anonyme absorbe, par voie de fusion, une autre société de même forme; que les immobilisations apportées par la seconde ont été acquises par elle pour 10 millions de francs; qu'elles ont été amorties et récupérées, de sorte que leur valeur comptable résiduelle, au jour de la fusion, ressort à 18 millions de francs; que l'apport desdites immobilisations est fait pour une valeur de 25 millions de francs; que l'engagement prévu par le dernier alinéa de l'article 210 C. G. I. a été pris dans l'acte de fusion; et demande si la société absorbante se trouve *ipso facto* en droit d'amortir les immobilisations en cause sur la base de 18 millions de francs, par application des dispositions combinées des articles 48 et 210 du même code, étant fait observer: 1° qu'une réponse négative à cette question n'aurait d'autre effet que d'obliger la société absorbante à procéder à une nouvelle réévaluation des immobilisations reçues, tout en lui ouvrant la même possibilité d'amortissements futurs (art. 23, annexe III, au C. G. I.); 2° que la réserve spéciale correspondant à la réévaluation effectuée par la société absorbée est, conformément à la doctrine administrative, déjà reprise au bilan de la société absorbante, et que la réserve que dégagerait une nouvelle réévaluation ferait double emploi avec la précédente; 3° que cette dernière observation s'applique même au cas où la réserve provenant de la première réévaluation a été capitalisée par la société absorbée, puisque la société absorbante doit (toujours d'après la doctrine administrative et sans qu'on s'aperçoive en vertu de quelle obligation légale ou réglementaire) mentionner à son bilan, sous le poste « Capital », le montant de la réserve capitalisée, avant la fusion, par la société absorbée. (Question du 23 juin 1951.)

Réponse. — Réponse affirmative, sous réserve, naturellement, que les conditions posées par l'article 210 du code général des impôts soient effectivement remplies.

2347. — M. René Depreux expose à M. le ministre du budget qu'une société en nom collectif a été transformée en société à responsabilité limitée, le 31 décembre 1948; qu'à la suite d'une récente vérification de la comptabilité, des frais de grosses réparations et de transformation des immeubles sociaux, s'élevant à 1 million de francs, ont été réincorporés au bénéfice de l'exercice 1947; que la société, qui a acquiescé à ce redressement, a modifié ses comptes en conséquence, c'est-à-dire a débité, en 1951, de 1 million de francs le compte « Immeubles » par le crédit de « Pertes et profits », afin que les amortissements qu'elle pourra pratiquer ultérieurement soient effectivement comptabilisés; et demande: 1° si, les associés ayant fait l'objet d'une imposition supplémentaire à l'impôt cédulaire et à l'impôt général au titre de 1948, à la suite de la vérification, leurs comptes personnels peuvent, à la clôture de l'exercice 1951, être crédités, en franchise de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, du montant du redressement susvisé; 2° si cette distribution (déjà imposée) devra être mentionnée, dans les trois premiers mois de 1952, sur la formule de déclaration modèle C, relative aux résultats de l'exercice 1951; 3° comment devra, en pareille hypothèse, être calculée la « masse des revenus distribués », au cours dudit exercice. (Question du 11 août 1951.)

Réponse. — 1°, 2° et 3°. Si — comme il semble — la somme de 1 million de francs, correspondant au rehaussement apporté par l'administration au montant des bénéfices réalisés en 1947 par l'ancienne société en nom collectif, est répartie entre les comptes personnels des associés d'après les droits que détenait chacun d'eux dans les bénéfices de ladite société, l'opération envisagée ne sera pas de nature à entraîner, par elle-même, l'exigibilité de la taxe proportionnelle et de la surtaxe progressive frappant les revenus distribués, et la société ne sera pas tenue, en ce qui concerne cette répartition, de fournir au service des contributions directes l'état prévu à l'article 212 du code général des impôts.

3200. — M. André Canivez demande à M. le ministre du budget quelle est la situation fiscale: 1° d'un exploitant d'une école de conduite automobile donnant personnellement les leçons aux élèves (sans autre moniteur salarié); 2° d'un exploitant d'une école de conduite automobile donnant personnellement les leçons aux élèves et occupant un moniteur salarié donnant également les leçons. Demande également si le fait, pour cet exploitant, d'utiliser une employée de bureau chargée uniquement de la réception des élèves peut faire modifier sa situation fiscale; si, dans l'un ou l'autre cas, cet exploitant doit être imposé sur les bénéfices au titre des professions non commerciales ou au titre d'une profession industrielle ou commerciale; enfin, si cet exploitant doit être imposé ou non au titre des taxes sur le chiffre d'affaires, locale et prestations de services. (Question du 29 novembre 1951.)

Réponse. — Pour l'établissement de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, les gains réalisés par l'exploitant d'une école de conduite automobile sont, en principe, rangés dans la catégorie des bénéfices des professions non commerciales si l'intéressé n'emploie pas de moniteur chargé de donner des leçons à ses élèves et dans la catégorie des bénéfices industriels et commerciaux dans le cas contraire. Dans cette dernière hypothèse, il serait redevable des taxes sur le chiffre d'affaires, comme exerçant une profession commerciale. La circonstance qu'il utiliserait le concours d'une employée pour recevoir les clients n'est pas de nature à modifier sa situation au regard de l'impôt et des taxes susvisées. Dans tous les cas, il est, en outre, passible de la contribution des patentes. Ces principes étant rappelés, il ne pourrait être répondu d'une manière définitive qu'après examen des circonstances de fait propres à chaque cas particulier envisagé.

3230. — M. Jean Bertaud demande à M. le ministre du budget s'il est exact que les agents des services de l'Etat licenciés, auxquels il est alloué une indemnité de licenciement égale à trois mois de traitement, peuvent être réembauchés immédiatement dans d'autres services et percevoir, de ce fait, un traitement plein, sans être tenus au remboursement de l'indemnité de licenciement qu'ils ont préalablement perçue. (Question du 13 décembre 1951.)

Réponse. — Les dispositions combinées de l'article 8 de la loi du 15 février 1946 et de l'article 60 de la loi du 27 avril 1946 interdisent d'allouer les mensualités non échues de leur indemnité de licenciement aux agents non titulaires de l'Etat licenciés par suppression d'emploi et reclassés dans un autre emploi public. En cas de reclassement dans un emploi public comportant des émoluments inférieurs à ceux de l'emploi antérieur, le montant des mensualités restant à échoir est limité à la différence entre l'ancienne rémunération globale et la nouvelle. Il y a lieu de préciser que ces dispositions ne sont pas applicables en cas de reclassement dans un emploi privé.

3238. — M. Omer Capelle demande à M. le ministre du budget quel a été le produit de la cédule des impôts sur les bénéfices agricoles, dans la région du Nord (départements du Nord, Pas-de-Calais et Somme) et la région parisienne (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne) pour les années 1951 (bénéfices de 1950) et 1950 (bénéfices de 1949); 1949 (bénéfices de 1948). (Question du 8 juin 1951.)

Réponse. — Depuis l'application des dispositions du décret du 9 décembre 1948 portant réforme fiscale, qui a supprimé les impôts cédulaires et assujetti à la taxe proportionnelle les revenus de toutes natures, il n'est pas possible aux services du recouvrement de dégager le montant des cotisations à l'impôt sur le revenu établies au nom des seuls agriculteurs. Il ne peut donc être répondu à la question posée.

3289. — M. Charles Deutschmann expose à M. le ministre du budget que l'article 72 de la loi du 5 décembre 1922 dispose, dans son dernier alinéa, que tout transfert de propriété à titre gratuit par une commune au nom de son office d'habitations à loyer modéré ne donne lieu qu'à la perception d'un droit fixe de 3 francs (aujourd'hui fixé à 140 francs); que malgré les termes de la loi rapportés ci-dessus, la conservation des hypothèques de la Seine (6^e bureau) a exigé, à l'occasion d'une cession de ce genre, le paiement des droits ordinaires en se basant sur l'article 22 de la loi du 30 décembre 1928 et sur le caractère non onéreux de l'opération; et lui demande: 1^o si les exigences du conservateur sont fondées, étant fait observer que ce terrain avait été acquis par la ville pour la construction d'habitations à loyer modéré, en vertu d'une déclaration d'utilité publique, après enquête; 2^o si l'office d'habitations à loyer modéré serait autorisé à demander la restitution des droits de transcription hypothécaire perçus par la conservation des hypothèques. (Question du 8 janvier 1952.)

Réponse. — 1^o Le bénéfice du droit fixe édicté par l'article 72 de la loi du 5 décembre 1952 ne concernant que l'enregistrement des transferts considérés, la transcription de ces actes demeure passible de la taxe hypothécaire; 2^o réponse négative, le conservateur n'ayant perçu, dans l'espèce signalée, que la taxe hypothécaire légalement exigible.

COMMERCE

3254. — M. le ministre du commerce fait connaître à M. le président du Conseil de la République qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite posée le 20 décembre 1951 par M. Chérif Sisbane.

DEFENSE NATIONALE

3295. — M. Jean Bertaud expose à M. le ministre de la défense nationale: 1^o qu'il était d'usage, avant la guerre, de procéder chaque année vers le 14 juillet et vers la fin de l'année à des nominations et promotions dans la Légion d'honneur pour les cadres des réserves, ainsi que cela se pratique pour les cadres actifs; 2^o que, par suite du retard apporté par le ministère de la défense nationale à déposer devant le Parlement le projet de loi créant des contingents de croix de la Légion d'honneur pour les années 1951 et suivantes, aucune nomination ou promotion n'a eu lieu en faveur des cadres des réserves à l'occasion du 14 juillet et que seules des nominations et promotions aux grades de chevalier et d'officier ont eu lieu le 27 décembre dernier; 3^o que ces faits sont de nature à créer dans l'esprit des cadres des réserves, dont le rôle serait essentiel en temps de guerre, l'impression que le Gouvernement ne leur porte pas en temps de paix un intérêt suffisant; et lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les nominations et promotions des cadres des réserves dans la Légion d'honneur aient lieu, en 1952, en même temps que les nominations et promotions dans le même ordre concernant leurs camarades de l'armée active. (Question du 15 janvier 1952.)

Réponse. — Depuis la libération, en raison d'une part de l'arrêt, pendant la période 1940-1945, des travaux portant sur les décorations attribuées aux personnels des réserves, et d'autre part de la mise en application de la nouvelle réglementation sur les enquêtes concernant les candidats, le tableau annuel de concours intéressant les militaires n'appartenant pas à l'armée active n'a pu être publié assez tôt pour que ceux-ci bénéficient au 14 juillet d'une première série de promotions dans l'ordre de la Légion d'honneur. Le ministre de la défense nationale sait tout l'intérêt qui s'attache à cette question et l'administration prend toutes mesures pour qu'en 1953 les propositions parviennent à son administration centrale à une date permettant de donner satisfaction au désir exprimé par l'honorable parlementaire.

3296. — M. Jean Bertaud expose à M. le ministre de la défense nationale: 1^o que le régime de la solde et du traitement civil des officiers de réserve appartenant aux administrations publiques varie selon qu'ils accomplissent les périodes d'instruction facultatives ou obligatoires; 2^o que des difficultés ont parfois été soulevées du fait que des périodes considérées par l'intéressé comme obligatoires l'étaient comme facultatives par son administration, notamment lorsqu'il s'agissait de convocations résultant d'une affectation à un service spécial (état-major, chemins de fer, etc.) demandée par ledit officier de réserve; et lui demande, en conséquence, de préciser, par un texte supprimant toute équivoque, les cas dans lesquels une période d'instruction doit être considérée comme facultative ou comme obligatoire. (Question du 15 janvier 1952.)

Réponse. — L'article 49 de la loi du 31 mars 1928 sur le recrutement de l'armée dispose: « Les officiers de réserve sont convoqués pour des périodes d'exercice dont le nombre et la durée sont fixés par le ministre de la guerre sans que leur total puisse excéder quatre mois ». En conséquence, et bien qu'un officier de réserve ait pu exercer au préalable un choix portant par exemple sur la date des exercices ou sur le corps ou service d'affectation, une période doit être considérée comme obligatoire, sauf mention contraire portée sur la convocation, si l'intéressé n'a pas accompli au total les quatre mois prévus par la loi. En cas de doute, il appartient aux administrations civiles, qui ne disposent pas des éléments d'appréciation nécessaires, de saisir pour avis l'autorité signataire de la convocation.

INDUSTRIE ET ENERGIE

3232. — M. Gabriel Tellier signale à M. le ministre de l'industrie et de l'énergie que le 8 novembre dernier une adjudication de 170 tonnes de ferrailles avait lieu au palais Saint-Vaast, à Arras, sur soumissions cachetées et aux enchères verbales; que la dernière enchère verbale faite par un professionnel français atteignit 4.600 francs la tonne, chiffre au delà duquel, avec les frais de 42 p. 100, il était admis unanimement que l'affaire devenait sans intérêt; que le receveur des domaines, ouvrant les plis cachetés, adjugea l'ensemble du lot au prix de 2.370 francs la tonne à une firme de Paris; que l'in vraisemblance de cette somme ne manqua pas de provoquer l'étonnement des professionnels, au point que la chambre syndicale de récupération de la région du Nord se livra à une enquête dont les conclusions ne peuvent pas être mises en doute et de laquelle il ressortirait que la firme en question ne figure pas sur la liste des ferrailleurs de Paris, mais qu'elle a procédé récemment à l'exportation sur la Belgique de 200 tonnes de ferrailles acquises à Calais, exportation qui a pu être effectuée en baptisant ces marchandises de remploi; signale enfin que la pénurie de ferrailles est considérable en France et qu'on est en droit de craindre que le lot de ferrailles d'Arras soit à son tour exporté; et lui demande quelles mesures il envisage pour empêcher que l'interdiction des sorties de ferrailles soit tournée grâce à l'octroi des licences de remploi qui couvrent fréquemment des ferrailles pures et simples, ce qui ne manque pas de nuire considérablement à l'approvisionnement régulier des hauts fourneaux du Nord de la France. (Question du 13 décembre 1951.)

Réponse. — Il est exact que l'établissement acheteur ne figure pas dans l'annuaire de la fédération de la récupération, l'adhésion aux syndicats professionnels patronaux n'étant pas obligatoire. Mais ceci ne préjuge pas de l'activité réelle de cet établissement, qui, d'après les informations recueillies par les services compétents du ministère de l'industrie et de l'énergie, exploite un chantier de ferrailleur dans le Sud-Ouest de la France. La première opération d'achat aux domaines, signalée par l'honorable parlementaire, remonte au 29 mars 1951; ces ferrailles ont été expédiées en Belgique le 22 octobre 1951, sous le couvert d'une licence régulière sur le poste « Constructions métalliques, éléments de ponts ». Pour les produits repris à ce poste, les services du ministère de l'industrie et de l'énergie n'étaient pas consultés et la licence était délivrée par l'office des changes sans autre formalité. Il est certain qu'il y avait là une possibilité de sortie de ferrailles de France, assez limitée il est vrai, mais tout à fait inopportune dans la conjoncture actuelle. Le ministère de l'industrie et de l'énergie a, en conséquence, obtenu, au mois de décembre dernier, le rétablissement du visa du ministère technique pour la rubrique 1399 A du tarif douanier qui recouvrait les exportations en cause. Aucune exportation de ferrailles, sous une forme ou sous une autre, n'est plus maintenant possible sans un accord formel de l'administration et le Gouvernement est bien décidé à user de ses pouvoirs pour réserver à la consommation française, la totalité de la ressource nationale.

JUSTICE

3285. — M. Gilbert Jules expose à M. le ministre de la justice qu'à la suite du décès de M. X... laissant sa veuve, commune en biens, et, comme seuls héritiers, ses deux enfants dont une mineure, un notaire a été commis judiciairement pour procéder aux opérations de comptes, liquidation et partage; que le notaire a procédé à son travail et que le procès-verbal de lecture de l'état liquidatif a été signé courant janvier 1951; que les sommes versées entre les mains du notaire le couvrent non seulement de ses déboursés et de ses honoraires, mais lui laissent une certaine avance entre ses mains; que, depuis la date précitée, Mme X... n'a pu obtenir du notaire l'envoi des pièces nécessaires à son avoué pour poursuivre l'homologation de l'état liquidatif, sous le motif qu'elle ne lui consigne pas entre les mains la somme nécessaire pour faire face aux frais d'homologation; que l'article 13 du tarif qui oblige les notaires à réclamer la consignation des frais qu'ils auront à débours pour les actes qu'ils sont chargés de dresser ne semble pas s'appliquer en l'espèce puisque les frais seront à exposer par l'avoué, observation faite que l'avoué n'est pas le correspondant habituel de l'étude du notaire, mais a été choisi directement par Mme X...; et demande si la prétention du notaire est légitime ou si, au contraire, l'attitude de ce dernier constitue une faute professionnelle préjudiciable aux intérêts de Mme X... et de ses enfants. (Question du 4 janvier 1952.)

Réponse. — En l'état des renseignements fournis, et sous réserve d'indications plus précises sur le cas d'espèce signalé, il semble que le notaire ne puisse se refuser à transmettre le dossier à l'avoué désigné pour poursuivre l'homologation de l'état liquidatif. La chancellerie est prête à faire procéder à une enquête sur ces faits si l'honorable parlementaire veut bien préciser l'affaire à laquelle il se réfère.

3300. — M. Paul Chambriard expose à M. le ministre de la justice que depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 mai 1951, relative à l'enfance délinquante, la question se pose de savoir sur quelle base doit être liquidé le traitement des juges des enfants dont les fonctions ont été supprimées; qu'en effet, ces magistrats bénéficiaient depuis le reclassement de la fonction publique, non plus d'une simple indemnité, mais d'un grade spécial et qu'il est de principe qu'un magistrat ne peut être rétrogradé; que d'autre part les décrets portant délégation de ces magistrats pour une période de trois ans n'ont jamais été rapportés; et demande en conséquence si les juges

des enfants en cours de délégation le 1^{er} octobre 1951 et dont les fonctions ont été supprimées doivent continuer à percevoir le traitement dont ils bénéficiaient antérieurement à cette date jusqu'à ce qu'ils aient atteint par suite d'avancement un indice équivalent ou supérieur, ou tout au moins jusqu'à la date à laquelle devait expirer leur délégation. (Question du 15 janvier 1952.)

Réponse. — 1^o En ce qui concerne la situation des juges des enfants appartenant aux juridictions supprimées — il convient d'observer que les postes des juges des enfants correspondent à des fonctions assurées par un juge au siège et non à un grade déterminé de la hiérarchie judiciaire. On ne saurait donc parler d'une rétrogradation de certains magistrats survenue en application de la loi du 21 mai 1951 sur l'enfance délinquante. On doit considérer que ces magistrats — qui avaient été chargés par décret du service des mineurs — ont vu cesser les fonctions qu'ils exerçaient à ce titre, par le seul effet de la loi précitée, l'article 13 de ce texte ayant spécifié que les affaires pendantes devant les juridictions supprimées seraient transférées, à dater du 1^{er} octobre 1951, aux tribunaux nouvellement compétents pour en connaître; 2^o en ce qui concerne la rémunération de ces magistrats — les magistrats chargés des fonctions de juge des enfants ne perçoivent plus une indemnité afférente au service des mineurs dont ils ont la charge, mais leur traitement est affecté, en raison de cette charge, d'un indice spécial. L'octroi de cet indice supérieur étant lié à l'attribution de fonctions supplémentaires, on estime qu'il s'agit, pour les juges des enfants comme pour les juges d'instruction, d'un indice fonctionnel, semblable à celui qui est prévu dans d'autres administrations et notamment dans l'armée.

Il s'ensuit que les magistrats du siège dont les fonctions de juge des enfants prennent fin — sur leur demande, à l'expiration de leur mandat ou par l'effet de la loi — se trouvent ramenés à l'indice normal de leur grade. C'est donc sur la base de la rémunération afférente à cet indice que leur traitement est calculé. Il y a lieu de noter que cette manière de voir est, d'ailleurs, conforme au principe, posé à l'article 10 du décret du 31 mai 1862, suivant lequel aucun paiement ne peut être effectué que pour l'acquittement d'un service fait.

3.314. — M. Etienne Rabouin demande à M. le ministre de la justice si en vertu de la législation en vigueur un greffier en chef de tribunal de première instance peut cumuler cette fonction avec celle de greffier de justice de paix d'un canton autre que celui de sa résidence, mais situé dans son arrondissement judiciaire. (Question du 22 janvier 1952.)

Réponse. — Un officier public ne peut être titulaire que d'un seul office; la loi du 1^{er} avril 1950 a apporté certaines exceptions à cette règle en faveur des greffiers, mais ces exceptions ne s'étendent pas à l'hypothèse envisagée par l'honorable parlementaire.

POSTES, TELEGRAPHES, TELEPHONES

3354. — M. Jean Durand demande à M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones s'il n'est pas possible, étant donné l'intérêt pédagogique non contestable des journaux scolaires édités par les élèves des écoles publiques, d'autoriser ces publications à bénéficier des conditions admises pour la diffusion des journaux périodiques. (Question du 2 février 1952.)

Réponse. — L'article 90 de la loi de finances du 16 avril 1930, réserve le tarif des journaux aux écrits périodiques publiés dans un but d'intérêt général pour l'instruction, l'éducation, l'information du public et paraissant au moins une fois par trimestre. Les publications scolaires, tirées d'un tout petit nombre d'exemplaires destinés aux familles et amis des enfants et à quelques écoles avec lesquelles l'échange de ces bulletins est organisé ne peuvent être assimilées à la véritable presse publiée pour l'information du public. D'une part, le texte de ces journaux est essentiellement consacré à la relation de petits faits personnels aux élèves ou relatifs à la vie de l'école et ne saurait être assimilé à des articles rédactionnels d'information générale. D'autre part, les feuilles dont il s'agit ne paraissent pas régulièrement notamment de juin à novembre et à ce titre également ne répondent pas à la définition légale des périodiques. Les journaux scolaires ne remplissent donc ni les conditions de fond, ni les conditions de forme auxquelles est subordonné l'octroi du tarif postal préférentiel consenti aux organes de presse.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

3370. — M. Max Fléchet signale à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme que des procès-verbaux sont encore dressés en application de l'arrêté du 7 avril 1939 soit pour défaut d'apposition de panneau arrière sur véhicules automobiles

affectés à des transports privés de marchandises, soit parce que ces panneaux ne comportent que de simples initiales et non la mention complète de la raison sociale et de l'adresse du transporteur, et demande quelle est la base législative ou réglementaire de ces procès-verbaux, alors que le décret du 11 novembre 1939 a mis hors coordination tous les transports privés de marchandises appartenant aux transporteurs ou faisant l'objet de leur commerce. (Question du 7 février 1952.)

Réponse. — Les dispositions de l'article 23 du décret du 14 novembre 1919 mettant hors de la coordination les transports privés de marchandises n'ont pas eu pour effet de les dispenser de mesures de contrôle. Ces mesures sont indispensables pour que les transporteurs privés de marchandises n'exécutent pas de transports publics. Ainsi, l'article 48 du même décret a stipulé que les transports privés donneront lieu, dans les conditions précisées par arrêté ministériel, à l'établissement d'une feuille de route ou d'un carnet de bord. C'est également pour des raisons de contrôle que les dispositions de l'article 103 du décret du 12 janvier 1939 et des articles 15 et suivants de l'arrêté du 7 avril 1939, relatives aux marques distinctives, sont demeurées applicables. Par mesure de bienveillance, les véhicules de transport privé sont dispensés de l'apposition des marques distinctives lorsqu'ils ne transportent que des bagages personnels ou des échantillons qui ne sont pas destinés à la vente ou à laisser sur place. De même, il est toléré que les panneaux réglementaires portent seulement les initiales du transporteur lorsque celles-ci sont suffisamment connues pour ne prêter à aucune confusion.

3214. — M. Jules Patient demande à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme: 1^o quelles sont les raisons qui s'opposent à l'achat des deux avions amphibies Short Sealand prévus au plan d'équipement outre-mer, pour le réseau aérien intérieur de la Guyane française, alors que depuis deux ans un crédit de 70 millions de francs destiné à cet achat est inemployé; 2^o vers quelle époque les engins précités seront enfin mis à la disposition de la Société de navigation aérienne, chargée de leur exploitation éventuelle pour le compte du département; 3^o les mesures envisagées par ses services pour l'aménagement de pistes et terrains en vue du développement de l'aviation tant commerciale que sportive et touristique en Guyane française. (Question du 4 décembre 1951.)

Réponse. — 1^o Une série de quarante amphibies S.C.A.N. 30 ayant été construite en France, il est apparu conforme à l'intérêt national de les utiliser de préférence à un appareil étranger, bien que le S.C.A.N. 30 soit plus petit et moins moderne que le Short Sealand. L'avis technique de mes services, sollicité en décembre 1950, a été exprimé par un rapport du 26 janvier 1951, adressé à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques. 2^o Actuellement, quatre appareils S.C.A.N. 30 ont été acquis; deux vont être équipés des moteurs prévus (Salmson 210 CV) et pourront voler en juillet 1952. Un troisième appareil sera conservé en réserve. Le quatrième sera équipé de moteurs Gipsy par les soins de l'exploitant. 3^o Le département de la Guyane dispose, pour ses relations avec l'extérieur, de l'aérodrome de Cayenne-Rochambeau, classé dans la catégorie B au projet de plan d'équipement aéronautique et dont l'aménagement incombe à mon département. L'équipement de cet aérodrome comprend: une piste de 1.850 mètres de long sur 45 mètres de large; une voie de circulation et une aire de stationnement; divers bâtiments à usage d'aérogare, de centrale électrique, de logements dont certains ont un caractère provisoire (réalisations faites par les autorités américaines pendant les hostilités); diverses installations (radiophare, stations d'émission et de réception, garages, baraques, bureaux, ballage sommaire), dont certaines appartiennent en propre soit à la P. A. A., soit à la société privée française S. A. T. A. Sont en cours ou prévus les travaux suivants: alimentation en énergie électrique de l'aérodrome à partir de la centrale de Cayenne; la construction d'un château d'eau et, d'une manière plus générale, la réflexion complète, en 1952, de la distribution d'eau de l'aérodrome: la construction d'un émetteur type EII et d'un gonio VIII; la construction de deux logements; le montage d'un petit hangar (financé par le F. I. D. O. M.). En outre, les travaux les plus urgents à réaliser à Cayenne-Rochambeau feront, dans les mois à venir, l'objet d'une étude en vue de l'élaboration d'un programme quinquennal (1953-1957) dans le cadre d'une loi-programme préconisée par le ministère du budget. L'aménagement des aérodromes ou hydrobases d'intérêt local (catégories C et D) nécessaires aux liaisons intérieures de la Guyane n'incombe pas au budget de mon département, mais à celui du département de la Guyane avec l'aide du F. I. D. O. M. Je précise, à cet égard, que le secrétariat d'Etat aux affaires économiques a réservé, à la demande de ce département, des crédits pour l'aménagement des plans d'eau de Maripasoula, Saint-Georges, Regina et vraisemblablement Saint-Laurent (à moins que la piste sommaire existant à Saint-Laurent ne suffise aux appareils amphibies dont l'utilisation est envisagée).