

7^e partie. — Dépenses diverses.

Chap. 37-01. — Indemnités et dépenses des navires réquisitionnés ou affrétés, 28.000.

Chap. 37-11. — Dépenses résultant de l'application du code du travail maritime et du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, 2.275.

Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 1.900.
Total pour la 7^e partie, 32.175.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

Chap. 38-01. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services), mémoire.

Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services), mémoire.

Total pour la 8^e partie, mémoire.
Total pour le titre III, 1.538.998.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

1^{re} partie. — Interventions publiques et administratives.

Chap. 41-01. — Etudes. — Propagande. — Récompenses, 3.899.

2^e partie. — Action internationale.

Chap. 42-01. — Contribution de la France aux dépenses de divers organismes internationaux, 10.192.

3^e partie. — Actions éducative et culturelle.

Chap. 43-01. — Contribution aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime, 179.137.

Chap. 43-22. — Enseignement maritime. — Bourses. — Prêts d'honneur, 9.990.

Chap. 43-23. — Subventions aux écoles de pêche et de commerce, 4.499.

Total pour la 3^e partie, 190.626.

4^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.

Chap. 44-01. — Subvention aux pêches maritimes, 21.859.

Chap. 44-02. — Allocations d'intérêts fixées par la loi du 1^{er} août 1928 sur le crédit maritime, 32.000.

Total pour la 4^e partie, 53.859.

5^e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.

Chap. 45-01. — Exploitation des services maritimes d'intérêt général, 3.589.998.

Chap. 45-02. — Aide en faveur de l'armement au cabotage, 100.000.
Total pour la 5^e partie, 3.689.998.

6^e partie. — Actions sociale. — Assistance et solidarité.

Chap. 46-01. — Participation aux dépenses des sociétés de sauvetage, 13.285.

7^e partie. — Action sociale. — Prévoyance.

Chap. 47-31. — Subvention à l'établissement national des invalides de la marine, 11.711.596.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

Chap. 48-01. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques), mémoire.

Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques), mémoire.

Total pour la 8^e partie, mémoire.

Total pour le titre IV, 15.676.455.

Total pour les dépenses ordinaires, 17.215.453.

Etat B. — Tableau, par service et par chapitre, des autorisations de programme accordées et des crédits de paiements ouverts sur l'exercice 1955, au titre des dépenses en capital.

(En milliers de francs.)

Transports publics, transports et tourisme.

III. — MARINE MARCHANDE

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

6^e partie. — Equipement culturel et social.

Chap. 56-20. — Equipement des établissements d'enseignement maritime, autorisations de programme, 27.500; crédits de paiement, 62.500.

Chap. 56-21. — Equipement des établissements d'enseignement maritime (loi de programme), autorisations de programme, néant; crédits de paiement, 791.000.

Chap. 56-47. — Etablissements d'enseignement maritime (plan quinquennal), autorisations de programme, 431.000; crédits de paiement, 292.000.

Totaux pour la 6^e partie, autorisations de programme, 521.500; crédits de paiement, 1.115.500.

7^e partie. — Equipements administratif et divers.

Chap. 57-10. — Equipement des services de l'inscription maritime, autorisations de programme, 95.500; crédits de paiement, 127.000.

Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, autorisations de programme, mémoire; crédits de paiements, mémoire.

Totaux pour la 7^e partie, autorisations de programme, 95.500; crédits de paiement, 127.000.

Totaux pour le titre V, autorisations de programme, 620.000; crédits de paiement, 1.272.500.

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ÉTAT

A. — Subventions et participations.

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

Chap. 63-00. — Aide à la construction navale, autorisations de programme, 11.100.000; crédits de paiement, 10.100.000.

6^e partie. — Equipement culturel et social.

Chap. 66-00. — Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage, autorisations de programme, 180.000; crédits de paiement, 165.000.

7^e partie. — Equipements administratif et divers.

Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, autorisations de programme, mémoire; crédits de paiements, mémoire.

Totaux pour le titre VI A, autorisations de programme, 11.280.000; crédits de paiement, 10.565.000.

TITRE VII. — RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

Chap. 73-21. — Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche, autorisations de programme, 5.800.000; crédits de paiement, 17.000.000.

Chap. 73-22. — Remise en état des navires affrétés, autorisations de programme, néant; crédits de paiement, mémoire.

Totaux pour le titre VII, autorisations de programme, 5.800.000; crédits de paiement, 17.000.000.

Totaux pour les dépenses en capital, autorisations de programme, 20.760.000; crédits de paiement, 23.837.500.

ANNEXE N° 710

(Session de 1951. — Séance du 10 décembre 1951.)

AVIS présenté au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'aménagement de la Durance, par M. Albert Lamarque, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, votre commission des finances est appelée à donner son avis sur le rapport présenté par M. Vanruiten au nom de la commission de la production industrielle, concernant le projet de loi relatif à l'aménagement de la Durance et au barrage de Serre-Ponçon.

Il est la consécration d'études qui, depuis près d'un siècle, se sont penchées sur ce projet. Il aboutit, dans une sorte d'harmonie grandiose, à donner à l'agriculture et à l'industrie des moyens nouveaux de satisfaction et d'expansion, en inscrivant ce bienfait aussi bien dans le cadre régional que national.

La capricieuse Durance, aussi terrible par ses emportements et ses crues que par son aridité et sa sécheresse, va être captée et domptée pour servir au bien-être et la sécurité des hommes.

But du projet.

Le projet consiste à déclarer d'utilité publique la construction du barrage et ouvrages destinés, d'une part, à la régularisation de la Durance, d'autre part, à l'utilisation des eaux pour les irrigations et l'aménagement de la force hydraulique en vue de la production d'énergie électrique.

La construction et l'exploitation des ouvrages seront concédées à l'électricité de France par des décrets pris en conseil d'Etat, lesquels devront, par ailleurs, respecter les conventions passées entre l'électricité de France et les départements et autres collectivités des Hautes-Alpes, Basses-Alpes, Bouches-du-Rhône, Vaucluse et Var.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n° 8103 (rectifié), 8899, 9111, 9122, 9131, 9167 et in-8° 1561; Conseil de la République, n° 548, 651, 679 et 700 (année 1951).

Les insuffisances actuelles de la Durance.

Il s'agit, par cette régularisation, de mettre un terme aux graves pénuries qui rendent précaires les productions agricoles des régions de la Basse-Durance dépendant des canaux d'arrosage de la rivière. L'examen du régime hydraulique de celle-ci pendant ces trente-deux dernières années a fait ressortir que le débit nécessaire aux besoins des canaux agricoles a été inférieur à 10 p. 100 pendant un quart de cette période, de 10 à 20 p. 100 pendant le tiers, de 20 à 40 p. 100 pendant un second tiers et qu'il a été inférieur à 40 p. 100 des besoins une année sur dix.

Mais on a une image plus saisissante si on retient que l'insuffisance de la rivière s'accuse au moment où les besoins agricoles sont les plus hauts. La Durance, en effet, est tombée jusqu'à 45 et même 38 mètres cubes seconde, alors que ces besoins nécessitent un débit de 114 mètres cubes.

Le barrage de Serre-Ponçon.

La surface du bassin versant de la Durance se trouve, pour une proportion de 56 p. 100, à une altitude supérieure à 2.000 mètres. La pente est très sensible, 5 mètres par kilomètre jusqu'à Serre-Ponçon et 3 mètres par kilomètre de Serre-Ponçon à Pont-Mirabeau. La cote est à 605 mètres à Serre-Ponçon, à 200 kilomètres de la mer, de 256 au confluent du Verdon et de 106 à Mallemort, au point où la Durance doit être détournée.

L'aménagement consiste ainsi à créer à Serre-Ponçon un barrage de retenue de 1.200 millions de mètres cubes d'eau. Ce barrage est prévu à 2 kilomètres en aval du confluent de l'Ubaye. Hauteur : 115 mètres, largeur : 600 mètres, épaisseur à la base, 600 mètres environ.

Cet ouvrage régulateur est appelé à constituer une réserve, un lac artificiel, d'une superficie comparable à celle du lac du Bourget. L'usine, située au pied du barrage, sera souterraine.

Le canal de dérivation.

A Cadarache, au confluent de la Durance et du Verdon, un canal latéral de 80 kilomètres de longueur, 20 mètres de largeur, 7 mètres de profondeur, dérivera la plus grosse partie des eaux de la Durance en longeant la rivière jusqu'à Mallemort. Là, par une audacieuse conception, ce canal bifurque, franchit le col de Lamanon pour se jeter dans l'étang de Berre par le lit qui était autrefois celui de la Durance lorsqu'elle était un fleuve et en économisant 70 kilomètres sur le parcours du Rhône.

A Serre-Ponçon, la Durance roule, en année moyenne, 2 milliards 800 millions de mètres cubes par an.

Ce débit atteint 6 milliards, en année moyenne, au confluent du Verdon avec l'apport des eaux de cette rivière. La dérivation du canal alimentera, en aval une chaîne de cinq usines : Jouques, Saint-Estève-Janson, Mallemort, Salon et Saint-Chamas au point de jet dans l'étang de Berre.

Sur les 6 milliards de mètres cubes qui coulent à Pont-Mirabeau :

2,5 milliards seront prélevés par les canaux agricoles, après utilisation industrielle partielle ;

2,5 milliards seront utilisés aux fins purement énergétiques ;

1 milliard restera en Durance à l'aval de Mallemort, avant de se jeter dans le Rhône à Avignon.

Le tracé vers Berre, selon les études entreprises, permettra l'économie de plus de 16 milliards par rapport au canal latéral de la Durance.

La production d'énergie électrique.

La consommation d'énergie électrique croît, en France dans des proportions estimées à 7 p. 100 par an, c'est-à-dire qu'elle double en dix ans. De 21 milliards de kWh en 1938 elle atteint 41,3 en 1953, dont 21 milliards d'origine hydraulique et 20,3 d'origine thermique.

Le deuxième plan de modernisation prévoit pour 1960 une consommation approximative de 70 milliards de kWh.

Dans cette perspective et compte tenu des crédits d'investissement, il est prévu de faire appel aux sources classiques d'énergie, dans la proportion de 65 p. 100 de centrales thermiques et 35 p. 100 de centrales hydrauliques.

Compte tenu de cet aspect général du problème, l'équipement normal de la Durance est capable de produire annuellement 6 milliards de kWh, soit 30 p. 100 de l'énergie électrique produite en France à base hydraulique, et le présent projet porte sur 3,2 milliards, c'est-à-dire plus de la moitié de cet ensemble en année moyenne.

Tableau de la production d'énergie.

Le texte ci-après résume les puissances et énergies des installations :

Serre-Ponçon : puissance installée, 320.000 kW ; énergie productible annuelle, 700 millions de kWh.

Jouques : puissance installée, 68.000 kW ; énergie productible annuelle, 315 millions de kWh.

Saint-Estève-Janson : puissance installée, 125.000 kW ; énergie productible annuelle, 595 millions de kWh.

Mallemort : puissance installée, 91.000 kW ; énergie productible annuelle, 410 millions de kWh.

Salon : puissance installée, 91.000 kW ; énergie productible annuelle, 310 millions de kWh.

Saint-Chamas : puissance installée, 142.000 kW ; énergie productible annuelle, 550 millions de kWh.

Influence sur les chutes existantes et Moyenne-Durance. — Chutes complémentaires : puissance installée, 18.000 kW ; énergie productible annuelle, 200 millions de kWh.

Totaux : puissance installée, 815.000 kW ; énergie productible annuelle, 3.200 millions de kWh.

C'est donc bien 3,2 milliards qui s'ajouteront au réseau d'interconnexion national, sans omettre de signaler que dans le Sud-Est la consommation augmente plus vite que dans la moyenne générale, ce qui laisse à penser que la plus grande partie de cette production supplémentaire, sinon son intégralité, sera consommée dans la région à plus ou moins long délai.

Au surplus, la régularisation de Serre-Ponçon fournira de l'énergie de haute qualité.

Avantages pour les arrosants de la Basse-Durance.

L'irrigation de la Basse-Durance est constituée au moyen de 16 canaux (60 p. 100 dans les bouches du Rhône, 40 p. 100 dans le Vaucluse), arrosant 75.000 hectares. Mais la production agricole dans cette région connaît des à-coups et des incertitudes graves en raison des débits capricieux de la Durance.

Les besoins de ces canaux ont été estimés à 141 mètres cubes-seconde alors qu'il leur arrive de n'en recevoir que 58. Cet écart de chiffres révèle le mal et l'inquiétude de la population agricole de ces lieux.

Or, ce qui importe, c'est de donner aux agriculteurs de la Basse-Durance la certitude de disposer, à toute époque, des débits nécessaires, c'est-à-dire 114 mètres cubes, pour assurer les récoltes normales.

Déjà le ministre de l'Agriculture a souscrit une participation de 85 millions de mètres cubes d'eau au barrage de Castillon, sur le Verdon. Mais cette réserve est insuffisante encore. En 1919 et 1950, années très sèches, elle a évité un véritable désastre à l'agriculture de la région.

C'est pourquoi la régularisation de la Durance va permettre à Serre-Ponçon, grâce à l'importance exceptionnelle de sa réserve utile (700 millions de mètres cubes), de constituer une réserve agricole prévue au départ au chiffre de 140 millions de mètres cubes et qui pourra atteindre et dépasser, par la suite, 300 mètres cubes par tranches successives.

Cette réserve aura pour effet d'assurer une garantie presque complète aux besoins agricoles huit années sur dix, les deux autres (les plus sèches) avec des restrictions peu graves.

En contre-partie, le ministère de l'Agriculture consent une participation de 3.780 millions pour la réserve de 140 millions de mètres cubes, soit 8,6 p. 100 de la dépense globale de l'aménagement. Cette participation est prévue de l'ordre de 6 milliards pour une réserve agricole de 200 millions de mètres cubes.

Comme il est prévu que les dépenses annuelles de l'aménagement de Serre-Ponçon ne dépasseront pas 8 à 9 milliards en pleine période d'activité des chantiers, la participation annuelle de l'agriculture sera de l'ordre de 800 millions au maximum. Le premier versement pourra avoir lieu en 1957 pour quelques dizaines de millions, les travaux de Serre-Ponçon ne pouvant guère commencer avant 1956.

Avantages supplémentaires.

Mais le projet ne s'en tient pas là. Dans la mesure où il ouvre pour l'avenir des perspectives plus larges, avec l'eau d'irrigation assurée, non seulement les exploitations actuelles vont être plus productives, mais d'autres pourront s'incorporer dans le système d'arrosage. C'est 1.500 hectares dans le Vaucluse et 2.300 dans les Bouches-du-Rhône qui vont pouvoir être ainsi incorporés.

En vue de réserver dans l'avenir l'extension des surfaces à irriguer, l'article 4 du projet de loi, après avoir fixé à 114 mètres cubes-seconde le débit agricole maximum à prélever en aval de Cadarache, prévoit un pourcentage d'augmentation de 20 p. 100 de débit, ce pourcentage s'appliquant à chaque canal. Mieux, il sera de 30 p. 100 en ce qui concerne le canal de Marseille pour la dotation se rapportant aux besoins urbains.

En outre, un débit de 4 mètres cubes par seconde est attribué aux départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, à répartir selon leurs prélèvements actuels.

Enfin, la desserte des canaux d'irrigation, par le canal usinier de la Durance va éviter aux arrosants une grave sujétion et leur assurer une alimentation régulière, ce que la capricieuse Durance est incapable de leur procurer par elle-même.

Coût et rentabilité.

Cette œuvre de grande envergure apporte incontestablement aux collectivités nationales et régionales des avantages considérables au point de vue agricole et industriel, comme il est indiqué ci-dessus.

Il convient de voir maintenant si pour le prix de cet équipement, on en tire une rentabilité qui puisse se justifier.

Coût des ouvrages.

Les dépenses d'investissements se répartissent de la façon suivante :

1° Serre-Ponçon, 46,5 milliards.

2° Basse-Durance :

Prise de Cadarache et usine de Jouques, 21,5 milliards.

Usine de Saint-Estève-Janson, 19,2 milliards.

Usiné de Mallemort, 10,8 milliards.
Usine de Salou et de Saint-Chamas et chutes complémentaires (y compris toutes les dépenses d'ordre agricole), 35 milliards.
Total Basse-Durance, 86,5 milliards.
Le total s'élève à 133 milliards.

Mais il faut rappeler que la déclaration d'utilité publique de ces travaux n'entraîne pas *ipso facto* le démarrage des travaux.

La commission des finances, puis le Parlement auront à prendre position, en en approuvant le financement, sur le démarrage de chacune des chutes que comporte l'ensemble.

C'est ainsi que le deuxième plan de modernisation et d'équipement a retenu de cet ensemble :

D'une part : Serre-Ponçon ;
D'autre part : Jouques, la première des usines de la chaîne de la Basse-Durance ;

Soit un total de 68 milliards.
Les usines suivantes seront démarrées l'une après l'autre, sur décision particulière du Parlement.

Echelonnement des dépenses.

La réalisation des ouvrages de Serre-Ponçon et de Jouques, première chute de la Durance inscrite au programme du commissariat au plan de 1951, dépend du projet de loi actuellement en discussion. Ces deux opérations comportent des crédits d'investissement d'environ 2 milliards en 1951 et 5,6 milliards en 1953. Pour Serre-Ponçon, la dépense sera de l'ordre de 8 à 9 milliards par an, à partir de la troisième année jusqu'à la mise en service prévue dans les six ou sept années après le démarrage effectif des travaux. Il n'est pas prévu que l'équipement de la Durance puisse dépasser 15 milliards par an au maximum.

Comme l'ensemble des travaux à effectuer par Electricité de France dans les programmes des prochaines années est évalué à environ 160 milliards, cet équipement représente moins de 10 p. 100 des dépenses totales.

Il restera donc une large marge pour assurer d'autres réalisations comme les travaux du Rhin, le démarrage de la Rance, l'équipement thermique et hydraulique de la distribution.

Pour faire face aux dépenses d'équipement de la Durance, Electricité de France pourra avoir recours à des ressources propres d'auto-financement ou d'emprunts sur le marché financier ou de prêts du fonds d'expansion économique dans le cadre des crédits budgétaires votés annuellement par le Parlement et des ressources du Trésor.

Rentabilité des ouvrages.

Le ministre de l'Industrie a indiqué que le prix du kilowatt-heure de la Durance pour l'énergie prise aux bornes des usines est de 2,85 F, alors qu'il est de 4,03 pour les usines thermiques (toutes charges d'investissement et d'exploitation comprises, personnel, combustible, etc.).

Le taux de rentabilité de l'opération énergétique d'équipement de la Durance s'établira, d'après les prévisions d'Electricité de France à plus de 10 p. 100 alors que la commission de l'énergie accepte de retenir les opérations à partir du taux de 8 p. 100.

Le prix de revient du kilowatt-heure de la Durance, particulièrement satisfaisant, assure aux investissements une haute rentabilité.

Rentabilité agricole.

La réserve agricole de Serre-Ponçon assure dans l'immédiat 110 millions de mètres cubes au bénéfice des arrosants de la Basse-Durance, lesquels continuent à disposer des 85 millions de mètres cubes de la réserve de Castillon sur le Verdon. Mais il est prévu que cette réserve de Castillon doit être transférée aux irrigants du Verdon lorsque, en deuxième phase et par décision spéciale, la réserve agricole de Serre-Ponçon passera de 110 millions à 200 millions de mètres cubes. Une réserve doit également être assurée dans la moyenne Durance pour les irrigations par pompage.

C'est la commission des aménagements régionaux qui a établi le rapport sur la rentabilité agricole de l'équipement en retenant le cas où la réserve agricole étant de 200 millions de mètres cubes, la compensation financière de l'agriculture serait de 6 milliards.

Le profit immédiat tiré de la régularisation des arrosages a été estimé à 1 milliard 800 par an pour les périmètres actuellement desservis. Il faut y ajouter l'accroissement de richesse procuré par les extensions et qu'on a chiffré à près de 6 milliards, soit une augmentation du quart de la production actuelle évaluée à 26 milliards en Basse-Durance.

La participation financière consentie par le ministre de l'Agriculture compense, au bénéfice d'Electricité de France, une dépréciation de la rentabilité énergétique de l'équipement, car d'une part, les eaux utilisées en été feront défaut en hiver au moment des fortes pointes de consommation d'énergie, dépréciant de la sorte la qualité et la valeur des kilowatts-heures produits; d'autre part, les eaux prises pour l'irrigation feront défaut aux usines de la Basse-Durance et diminueront, en quantité, la production d'énergie.

C'est en vertu de ces deux éléments que la participation compensatrice de l'agriculture a été calculée et que devra être inscrite à ce titre au budget de ce département, la somme de 3 milliards 870 (8,6 p. 100 de la dépense globale de l'aménagement) pour une tranche de 110 millions de mètres cubes.

La convention annexée à l'article 3 du projet développe les modalités de cette participation. La réserve agricole pourra être étendue au delà de 110 millions de mètres cubes, par tranches successives de 25 ou 30 millions de mètres cubes, moyennant un complément financier. C'est ainsi que la réserve de 200 millions de mètres cubes est prévue pour une participation de 6 milliards, comme il est indiqué ci-dessus.

Les submersions de Serre-Ponçon.

Submergeant la vallée de la Durance sur 20 kilomètres et celle de l'Ubaye sur 10 kilomètres, la retenue de Serre-Ponçon amènera la disparition de plusieurs voies de communication, de routes sur 20 kilomètres, de lignes ferrées sur 12 kilomètres et de deux villages entiers, ceux de Savine et de l'Ubaye. La remise en état est comprise dans les charges du concessionnaire.

Le rapport de la commission industrielle donne, à cet égard, tous les renseignements nécessaires, notamment en ce qui concerne l'évacuation et la réinstallation des habitants.

Répartition des impôts.

En ce qui concerne les impôts à verser par le concessionnaire aux collectivités locales, l'Assemblée nationale a jugé bon de prévoir une répartition particulière.

Ces impôts sont de deux sortes :

Bâtimens et matériel électrique ;
Puissance hydraulique devenue indisponible ou riveraineté.

La loi du 31 décembre 1953 a introduit une nouvelle notion pour la détermination des impôts. Lorsqu'une usine hydroélectrique rend indisponible une certaine puissance hydraulique, d'après une moyenne annuelle, les communes riveraines du cours d'eau qui en profitaient ont droit à une part des impôts. Un décret devait régler la question mais il n'a pas encore été pris.

Selon des bases probables, les calculs étudiés par M. l'ingénieur en chef de la 6^e circonscription marquent les pourcentages qui auraient donné :

Au Vaucluse, 22,60 p. 100 de l'ensemble.

Aux Bouches-du-Rhône, 77,10 p. 100 de l'ensemble.

Mais le taux appliqué au Vaucluse a paru insuffisant et inéquitable. Il lèserait ce département au bénéfice du département des Bouches-du-Rhône sur lequel est établie la totalité du canal usinier.

Dès lors, une répartition nouvelle exceptionnelle a été adoptée, attribuant approximativement :

Aux Bouches-du-Rhône, 69 p. 100 de l'ensemble.

Au Vaucluse, 40 p. 100 de l'ensemble.

L'équipement du Verdon.

Le bienfait du projet de loi actuel est de régler l'aménagement du Verdon en même temps que celui de la Durance dans un cadre d'ensemble. Ce sont les deux départements du Var et des Bouches-du-Rhône qui sont appelés à en tirer profit pour l'irrigation et l'alimentation.

Une loi du 5 avril 1923 a prévu, pour ces deux départements, une dérivation de 4,5 mètres cubes pour le Var et 2,5 mètres cubes pour les Bouches-du-Rhône. Mais cette loi n'a pas pu, jusqu'ici, entrer en vigueur en raison de l'opposition des aviateurs de la Basse-Durance qui jouissent des eaux du Verdon en même temps que de celles de la Durance à Cadarache, au confluent des deux rivières.

Et c'est pourquoi la loi de 1923 précitée a posé, comme condition préalable à la dérivation, la constitution de réserves.

Dans le Var, l'eau fait défaut sur la côte en ce qui concerne l'alimentation et presque partout ailleurs en ce qui concerne l'arrosage. En période de sécheresse, la population est soumise à des épreuves cruelles.

C'est le motif pour lequel, depuis un siècle, toutes les collectivités locales, conseils municipaux, conseil général, chambre de commerce, chambre d'agriculture, interprétant des besoins absolument impérieux, ont réclamé à cor et à cri qu'on résolve ce problème capital de l'eau. Dans cet esprit, les départements du Var avait acheté en 1895 la source de Fontaine-l'Évêque, sise au Nord de sa limite, non loin du Verdon. Il l'avait payée 800.000 F. Cette source a un débit d'étiage de 4 mètres cubes-seconde qui s'élève par les fortes crues jusqu'à 13 mètres cubes-seconde. Elle occupe un site magnifique, lieu de tourisme. Elle est la seconde source en France après Fontaine-de-Vaucluse.

Le seul nom de Fontaine-l'Évêque a pendant longtemps évoqué dans l'esprit des Varois le spectacle de toute une région embellie, assainie, rafraîchie, des eaux ruisselant avec abondance à travers les campagnes asséchées et apportant avec elles, des Alpes à la mer, la santé et la richesse.

Ayant acheté cette source, le conseil général et les habitants crurent qu'ils allaient pouvoir en disposer pour le bien-être général. Ce furent des espoirs chimériques. Comme Fontaine-l'Évêque se jette dans le Verdon, lequel se jette dans la Durance, les oppositions dont il est parlé ci-dessus se manifestèrent et la source continua de jaillir au nez des Varois suscitant chez eux une irritation qu'il est facile de comprendre.

Ainsi, la loi du 5 avril 1923, au sein de laquelle les deux départements du Var et des Bouches-du-Rhône s'étaient associés pour une dérivation commune et un accord financier, est restée lettre morte. Pourtant, on a construit et mis en service, à partir de 1919, sur le Verdon, en amont de Fontaine-l'Évêque, le barrage de Castillon qui aurait pu, au moins en partie, constituer une des réserves prévues par la loi de 1923 au bénéfice des deux départements. C'est cette réserve, qui par convention spéciale entre le ministre de l'Agriculture et Electricité de France a été affectée au chiffre de 85 millions de mètres cubes aux irrigants de la Basse-Durance, dont on a ainsi consolidé la position.

Mais aujourd'hui, l'aménagement de la Durance permet l'heureuse réalisation de la loi de 1923. La réserve agricole de Serre-Ponçon, prévue de 110 à 200 millions de mètres cubes, va lever l'hypothèque qui frappait cette loi et la dérivation prévue par elle.

Cette réserve de Serre-Ponçon libre, en effet, la réserve de Castillon au bénéfice des deux départements du Var et des Bouches-du-Rhône, selon d'ailleurs une conception nouvelle d'exécution, toutes les eaux à dériver étant captées au barrage de Quinson d'où part déjà la prise du canal d'Aix.

Un tronc commun Var-Bouches-du-Rhône partirait de ce point pour aboutir à Saint-Maximin. De là, des branches véhiculeraient l'eau d'une part vers Bimont (Bouches-du-Rhône) pour alimenter ce barrage, d'autre part, vers le Var pour une desserte générale.

Le barrage de Bimont a été construit par les Bouches-du-Rhône pour emmagasiner les eaux d'hiver et doubler ainsi par ce moyen la dotation de la loi de 1923.

Il va de soi que le département du Var pourra agir de même et doubler par le stockage des eaux d'hiver sa dotation de base. Ce stockage, du reste, pourra avoir lieu dans le barrage de Sainte-Croix sur le Verdon, actuellement en projet.

Nous avons vu les avantages que l'aménagement de la Durance crée en faveur des bas-avaliers: garantie aux canaux de 114 mètres cubes-seconde avec augmentation possible pour l'avenir de 20 p. 100; augmentation du canal de Marseille de 30 p. 100 pour la part des besoins urbains; attribution supplémentaire de 4 mètres cubes à répartir aux Bouches-du-Rhône et au Vaucluse.

Dans tout cela, le Var a été passé sous silence et il est donc juste qu'on puisse lui accorder sur le futur barrage de Sainte-Croix la mesure qui garantira, avec les débits d'hiver, 9 mètres cubes à son profit.

A l'appui de cette thèse on trouve les déclarations suivantes de M. Rolley, ingénieur en chef du génie rural, qui indique dans son rapport:

« Les dotations de la loi de 1923 sont très inférieures aux besoins et les départements Var et Bouches-du-Rhône envisagent de stocker le débit qui leur est accordé en hiver dans de grands réservoirs afin de pouvoir en disposer en été en plus de leur dérivation normale. »

De M. Lyon, inspecteur général du génie rural: « Toutes les communes traversées ont un besoin impérieux et urgent d'eau potable en été. Aucune autre source que le Verdon ne permet de les satisfaire car les ressources locales ont déjà été utilisées ».

« ...Ils (les deux départements) demandent à pouvoir utiliser intégralement les dernières dotations et qu'il ne leur soit pas retiré la possibilité d'emmagasiner en hiver, dans des réserves à constituer à cet effet, l'eau qu'ils n'utilisent pas, afin d'augmenter le débit disponible, en été, pour l'agriculture. »

« ...L'étude précédente montre surabondamment que l'on ne saurait réduire les dotations de la loi de 1923 sans nuire gravement aux intérêts des deux départements. On ne saurait également disputer à ceux-ci la possibilité de jouir intégralement de celles-ci tout au long de l'année afin de leur permettre d'accumuler en hiver l'eau qui leur est si nécessaire en été. »

M. Bourgin, ingénieur en chef de la circonscription électrique, au cours d'un exposé au conseil général du Var (19 novembre 1951) admet: « ...que le débit de 4,5 mètres cubes de la loi de 1923 puisse être surmodulé, conformément au projet Rolley qui prévoit 9 mètres cubes à condition que le débit moyen annuel reste celui de la loi de 1923 ».

Les départements des Bouches-du-Rhône et du Var se sont mis d'accord pour arrêter un programme de travaux dans le cadre de la loi du 5 avril 1923. Ce programme, approuvé par le ministre de l'Agriculture, comprend:

Tronc commun, branches primaires et secondaires des Bouches-du-Rhône et du Var.

Le montant proposé au plan quadriennal par la commission lors de sa réunion du 11 juin 1953 est de 11 milliards, correspondant aux travaux de construction du canal de dérivation et des branches primaires.

Déduction faite de la valeur actuelle de la production locale, l'augmentation de produits bruts entraînée par l'introduction de l'irrigation a pu être chiffrée, en année moyenne, par les services du génie rural à 1.760 millions, à raison de 660 millions pour le Nord et le Centre du Var et 1.100 millions pour la région côtière.

Avec les améliorations procurées sur les périmètres actuellement arrosés, de façon irrégulière et insuffisante, on évalue à 2 milliards l'augmentation annuelle de la production agricole, soit 43 p. 100 sur la valeur globale actuelle de cette production estimée à 15 milliards.

Sans doute, on pourra trouver que votre rapporteur a donné, sur l'aménagement du Verdon, tributaire de la Durance, un développement un peu étendu. Il s'en excuse mais il lui a paru que ce côté du grand projet de l'aménagement de la Durance, méritait, lui aussi, d'être mis en relief.

Au cours de la séance de la commission des finances du 10 décembre, M. Pellenc, a proposé deux modifications au projet de loi.

La première consiste à inclure à l'article 5, après « ...jusqu'au confluent du Rhône » le passage suivant:

« Le programme de ces essais sera établi et leur réalisation sera suivie par une commission constituée par les ministres de l'industrie et du commerce et le ministre de l'agriculture, et groupant à égalité les représentants des pouvoirs publics et les délégués des organismes représentatifs des activités locales et des intérêts professionnels régionaux »

La seconde vise à l'insertion d'un article 6 bis (nouveau) ainsi conçu:

« La commission visée à l'article 5 précédant est habilitée à surveiller l'exécution des diverses obligations imposées à « Electricité de France » au titre II de la présente loi et à transmettre ses avis au ministre compétent qui, en tant que de besoin, prescrira par voie d'arrêté les mesures de redressement nécessaires. »

Conclusion.

Considérant le renouveau économique et social que le projet d'aménagement de la Durance et du Verdon est susceptible d'apporter à la région considérée du Sud-Est, votre commission des finances l'a approuvé à l'unanimité, ainsi que les adjonctions proposées par M. Pellenc.

ANNEXE N° 711

(Session de 1954. — Séance du 10 décembre 1954.)

AVIS, présenté au nom de la commission de la production industrielle, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du **ministère de l'industrie et du commerce** pour l'exercice 1955, par M. Coudé du Foresto, sénateur (1).

INTRODUCTION

Mesdames, messieurs, la commission de la production industrielle a examiné pour avis le projet de loi relatif au budget de l'industrie et du commerce et a entendu à deux reprises M. Uiver, ministre de l'industrie et du commerce, qui a répondu aux nombreuses questions posées par les commissaires sur la politique suivie par le Gouvernement dans les différentes branches d'activité du ministère. Remarquons tout d'abord que ce budget n'a pas fait l'objet de modifications notables à l'Assemblée nationale.

Nous examinerons successivement la politique énergétique du Gouvernement, la reconversion industrielle, le problème de la production du nickel, la canalisation de la Moselle, l'encouragement à l'artisanat et le commerce extérieur.

I. — LA POLITIQUE ENERGETIQUE DU GOUVERNEMENT

La première préoccupation de la commission fut de faire définir au Gouvernement sa politique énergétique au moment où des sources nouvelles d'énergie semblent devoir se révéler (énergie nucléaire, découverte de pétrole et de gaz naturel en France).

Une analyse particulièrement fouillée de chacune de nos ressources fut faite en commission.

Nous distinguerons les sources d'énergie primaire (charbon, pétrole, énergie hydraulique, géothermique, énergie nucléaire, vents, soleil, gaz naturel) et l'énergie secondaire, c'est-à-dire produite à partir de sources d'énergie primaire (électricité et gaz en particulier).

1° Energie primaire.

A. — Charbon.

Il est bien évident que nous assistons, depuis 1950, à une désaffection progressive de la clientèle pour le charbon considéré dans son emploi le moins noble, c'est-à-dire la production de chaleur.

Cette situation, aggravée par l'annonce d'une baisse qui tarde à se réaliser, se traduit à fin septembre par une accumulation de près de 8 millions de tonnes des charbons marchands et de bas produits (3 millions de tonnes de charbons marchands, avec en novembre une certaine tendance au déstockage sur le carreau des mines), par un chômage de près de cinquante jours par an dans les bassins méridionaux, chômage qui gagne peu à peu nos bassins du Nord et du Pas-de-Calais, et par la fermeture des puits de mines les plus dangereux et les moins rentables.

La crise charbonnière, qui a des répercussions si graves sur le plan humain, a des causes multiples:

a) Concurrence du fuel.

Le fuel utilisé comme combustible gagne du terrain dans tous les pays du monde, avec ses facilités d'emploi et de stockage. La récente augmentation de 400 F à la tonne de fuel industriel, l'abaissement de 3 p. 100 du prix du charbon industriel, l'accord qui vient d'être signé entre charbonnages et pétroliers pour limiter la consommation de fuel, la mise en chantier de six crackings catalytiques destinés à réduire le volume des produits noirs sur le marché, l'obligation faite à Electricité de France d'utiliser le charbon, cette année, de préférence au fuel dans ses centrales mixtes et de toujours prévoir dans ses nouvelles centrales la possibilité d'alimentation au charbon, vont certes apporter un répit dans la situation des charbonnages mais, si l'aggravation de la crise charbonnière paraît ainsi devoir être enrayerée pour 1955, l'avenir demeure redoutable.

La commission, sur ce sujet, suggère au Gouvernement de mieux utiliser le comité d'utilisation de l'énergie qui, sans freiner le progrès avait, en 1949-1950, présidé aux premiers accords entre charbonnages et pétroliers, dont le rôle devrait être d'éviter certaines outrances techniques, comme la construction de centrales au fuel dans des régions charbonnières et, inversement, l'étude de centrales charbonnières sur les côtes de l'Atlantique. Le même comité, si ses pouvoirs étaient confirmés et étendus, pourrait avoir quelque action sur les administrations elles-mêmes, qui préfèrent utiliser le fuel au charbon, même quand les motifs invoqués ne sont pas péremptatoires.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9292, 9115, 9162, 9116, 9160, 9163 et in-8° 4632; Conseil de la République, nos 618 et 699 (année 1954).

b) Influence de la C. E. C. A. (Communauté européenne du charbon et de l'acier) :

Il est certain que nous n'avons pas toujours trouvé dans le fonctionnement de la Communauté européenne du charbon et de l'acier les satisfactions que nous aurions dû en retirer.

En particulier, les charges sociales françaises sont toujours en flèche par rapport aux charges sociales des pays membres. Il ne peut en aucune manière être question d'un ajustement par le bas qui aurait pour effet d'augmenter les difficultés d'existence du mineur français, déjà anxieux de son sort devant l'accumulation des stocks, mais nous avions espéré que la C. E. A. aurait assez d'autorité pour obtenir de nos partenaires qu'ils ajustent leurs charges sociales sur les nôtres. Il n'en a rien été et ces charges sociales représentent pour nos Charbonnages un excédent de dépenses de 639 F par tonne par rapport à l'Allemagne.

La haute autorité a été également impuissante jusqu'à présent à obtenir que les taxes de rapture de charge dans les transports ne soient pas remplacées par des indemnités de franchissement de frontière et, si cette question intéresse moins les Charbonnages que la sidérurgie, elle ne tend pas moins à souligner la faiblesse de la haute autorité devant les grands problèmes qu'elle avait à traiter et auxquels on peut ajouter la canalisation de la Moselle et la planification des grands investissements.

Néanmoins cependant que M. Jean Monnet a récemment déclaré que la question de la taxe de franchissement de frontière serait réglée au cours de décembre.

Quoi qu'il en soit, à l'heure actuelle, sur un total d'importation à fin octobre de 12 millions de tonnes environ, 85 p. 100 proviennent des pays de la C. E. C. A., dont 6 millions de tonnes pour les combustibles sidérurgiques que nous ne produisons pas.

Deux millions de tonnes environ proviennent d'autres pays mais certains de ces importations vont être réduites, en particulier le tonnage du charbon polonais va être ramené de 400.000 à 300.000 tonnes.

Il convient de noter que, devant la pénurie mondiale d'antracite utilisés abondamment dans les foyers domestiques, il conviendrait peut-être par une propagande active de pousser à l'utilisation de combustibles de remplacement à base de charbon comme l'antracite, ainsi que l'a signalé notre collègue, M. Vanrullen.

c) Les fermetures de puits de mines :

La fermeture récente du puits de la Clarence, à la suite d'un accident, a entraîné des remous légitimes qu'il conviendrait d'éviter par la suite. La prospection conduite de façon systématique éviterait des erreurs d'évaluation qui rendent illusoire certains investissements qui auraient pu mieux s'employer ailleurs.

D'autre part, l'existence d'une fosse assure non seulement l'existence des mineurs qui y travaillent, mais celles des commerces ou petites industries qui ont pu graviter autour d'elle. Certains, parmi les mineurs, sont logés par la mine, d'autres ont pu parfois accéder à la propriété grâce aux facilités qui leur ont été accordées.

La fermeture d'une fosse entraîne donc sur le plan humain des conséquences redoutables et quand elle se justifie, comme à la Clarence, encore faudrait-il que des précautions soient prises assez longtemps à l'avance pour que le reclassement des mineurs soit assuré ou mieux encore pour que l'implantation de nouvelles industries venant se substituer à l'activité minière permette d'utiliser sur place dans toute la mesure du possible une main-d'œuvre qu'il ne faut transporter que lorsque toute autre solution se révèle impossible.

Évoquant, sur le même sujet, la fermeture de la division de Valbonne, notre collègue, M. David, soulignant la situation difficile de cette région, a demandé que soient rapidement reprises et menées à bonne fin l'étude et la réalisation de l'usine d'hydrogénation du Bousset, ce qui permettrait d'assurer le reclassement de la main-d'œuvre rendue disponible par la fermeture de la mine.

La situation des schistes bitumeux d'Autun a été ensuite longuement examinée au cours d'une discussion à laquelle ont pris part nos collègues, M.M. Maupoil et de Villoutreys. La commission a enregistré avec satisfaction les déclarations du ministre sur l'éventualité de la construction d'une centrale électrique brûlant du schiste cru à 60 p. 100 de cendres. Cette centrale construite sur des bases modernes fournirait des tests extrêmement utiles sur l'utilisation de combustibles très coûteux et elle pourrait permettre de pousser l'extraction de 1.000 à 1.600 tonnes par jour.

Bien qu'il ne s'agisse encore là que d'un avant-projet, la commission a estimé qu'il convenait d'en hâter l'étude, d'autant plus que l'on énonce chaque jour des comparaisons de prix de revient telles que 2.500 F la tonne pour le pétrole landais; 30.000 F la tonne pour les schistes bitumeux d'Autun, sans définir de façon assez précise ce que l'on comprend dans le prix de revient de l'un ou de l'autre et si les deux notions sont comparables. On fait également trop souvent abstraction du rendement du mineur au fond qui, à Autun, atteint 9 tonnes par jour, ce qui met le prix de la calorie à un niveau très satisfaisant.

Soulignons enfin que l'Etat ayant investi plus de 3 milliards dans cette affaire, l'étude d'un projet de sauvegarde n'en paraît que plus urgente.

Prenant acte de toutes ces considérations, la commission insiste sur l'obligation pour le Gouvernement et en particulier pour les Houillères nationales d'avoir un programme à longue échéance de fermeture de certaines fosses déshéritées ou en voie d'épuisement.

De même, la commission pense que les essais de dégazage entrepris dans certaines fosses doivent être encouragés.

La commission a été unanime à rendre hommage au rude travail des ingénieurs et des mineurs, qui a permis d'augmenter le rendement au fond de 1.005 kg à 1.539 kg de 1949 à 1951.

Elle a déploré que la situation incertaine des mines d'tourne d'une profession qui exige de véritables vocations les plus brillants des élèves des grandes écoles nationales, telle que l'école nationale des mines de Paris, et les fils de mineurs qui ne trouvent plus à s'embaucher dans les fosses où travaillaient leurs pères. C'est pourquoi, tout en reconnaissant très volontiers l'effort accompli par la direction des houillères et les directions de bassin, elle pense que le Gouvernement, comme les Charbonnages, doit rechercher toutes les solutions, même les plus hardies, permettant de maintenir l'une des activités principales du pays à un niveau suffisant.

d) Chimie du charbon :

Encore que la chimie du charbon soit aussi souvent en concurrence avec la chimie du pétrole, les recherches doivent être encouragées. Mais les progrès de la chimie sont si spectaculaires et si rapides que certains procédés sont parfois déclassés avant que les installations fort coûteuses, qui ont permis leur mise en application, ne soient amorties.

Il en est ainsi en particulier dans les plastiques. Cependant, les membres de la commission qui ont visité l'usine d'éthylène de Mazingarbe pensent que les crédits accordés à la recherche et à la construction de telles usines doivent être libéralement accordés, la France ne pouvant rester en retard dans le domaine des réalisations chimiques qui peuvent de plus apporter une solution partielle au problème charbonnier.

e) Houillères du Sud-Oranais :

Le déficit atteindra cette année 532 millions de francs environ. Les projets de centrale thermique de Colomb-Béchar, dont une mission présidée par le vice-président du comité consultatif d'utilisation de l'énergie a démontré qu'il n'était ni absurde ni anti-économique de les envisager, se heurtent à l'obstruction d'Electricité et Gaz d'Algérie qui préfère des centrales situées au Nord du continent africain et près de la côte, obstruction qui n'a pas de justifications profondes, et aux réserves du Méditerranée-Niger, plus compréhensibles car le transport du charbon sur l'artère Kenadza-Nemours constitue à l'heure actuelle l'essentiel de son trafic. L'extension du Méditerranée-Niger vers le Sud serait peut-être une solution à ce problème en permettant des relations plus aisées avec l'Afrique occidentale française et l'Afrique équatoriale française.

On trouvera en annexe I le tableau des investissements des Charbonnages. D'autre part, nous renvoyons, pour certains détails concernant ces investissements, à l'excellent rapport présenté par M. Guy Petit au nom de la commission des finances de l'Assemblée nationale (n° 9116).

B. — Pétrole.

La recherche du pétrole exige des immobilisations considérables avec des aléas certains. Encore convient-il d'ajouter que les progrès de la géophysique, l'expérience d'autres pays dans la prospection facilitent actuellement la tâche.

Il ne faut toutefois pas oublier qu'une équipe de géophysique, travaillant à la fois par gravimétrie, sismique et procédés électromagnétiques, revient à peu près à 40 millions par mois et que le forage d'un puits dépassant 3.000 mètres exige des installations dont les immobilisations se situent entre 500 millions et 1 milliard de francs.

Le Gouvernement engagera 30 milliards de francs en 1955 contre 24 milliards en 1951.

Les résultats sont encourageants dans la métropole, où Parentis est capable de débiter 1 million et demi de tonnes de brut par an et où le puits en activité peut être classé le troisième en capacité sur le plan mondial. D'autre part, le gisement profond de Lacq, qui pourra être mis en exploitation dès que les aciers spéciaux résistant à la corrosion seront au point, pourra assurer une production équivalente à la production entière de Gaz de France, tout en fournissant par désulfuration une quantité de soufre appréciable que nous importons actuellement.

Enfin, les gisements sahariens et surtout celui du Djebel-Berga (déjà visité par une mission de notre commission) semblent justifier de sérieux espoirs.

Le plan a prévu pour 1957 une capacité de raffinage de 30 millions de tonnes de brut pour une consommation de 27 millions de tonnes en France.

Il est bien certain que cette extension (triple depuis 1949) ne va pas sans déplacement de la consommation de charbon et, s'il n'est pas possible de freiner le progrès, il n'est pas non plus possible d'ignorer que le pétrole est pour l'instant en majeure partie d'importation, que le charbon est en majeure partie de production française et que la libre concurrence ne peut se concevoir de la même manière que dans des pays tels les U. S. A., où les deux productions sont en quasi totalité nationales.

(Nous renvoyons là aussi au rapport n° 9116 de M. Guy Petit à l'Assemblée nationale pour le fonctionnement du bureau de recherches des pétroles.)

C. — Energie nucléaire.

Les hypothèses quant à l'utilisation industrielle de l'énergie nucléaire sont assez variées. Alors que d'aucuns ne prévoient aucune installation de production économiquement viable et d'importance notable avant 10 à 12 ans, d'autres peuvent dire avec autant d'autorité que, dans 5 à 6 ans, nous aurons nos premières centrales.

Notre commission a été frappée des efforts accomplis dans ce domaine par la Grande-Bretagne qui n'hésite pas à prospecter des

pays moins développés sur ce point pour leur proposer des contrats de construction en véritable location vente de centrales tout équipées avec fourniture des matériaux fissibles et éducation de techniciens capables d'utiliser au mieux ces installations.

Sans méconnaître les remarquables efforts de notre commissariat général à l'énergie atomique, nous en sommes encore à deux piles à uranium naturel et à l'inventaire de nos gisements d'uranium, d'ailleurs plus nombreux et plus riches que nous ne l'espérons, peut-être au début. Dans le futur, la production de plutonium permettra les premiers essais sérieux d'énergie nucléaire industrielle dans cinq à six ans et la mise en service d'une usine importante dans une douzaine d'années.

Si nous avons, dans le domaine du refroidissement et d'extraction des calories, par gaz, fait accomplir des progrès dont profitent également nos concurrents, nous pensons qu'il conviendrait de former le plus possible de techniciens et, comme la construction de nombreux laboratoires est particulièrement onéreuse, peut-être conviendrait-il qu'université et grandes écoles techniques pourvues de sections d'« atomistique » puissent avoir accès, pour compléter la formation théorique des futurs spécialistes, à un ou deux laboratoires plus richement dotés.

C'est par la valeur de ses techniciens, dont les meilleurs seraient admis au laboratoire international qui va être érigé à Genève, que la France pourra reprendre le rang qu'elle n'aurait pas dû perdre en regard à la qualité exceptionnelle de ses chercheurs.

Les modifications que l'on envisage d'apporter au cycle d'études supérieures, peuvent peut-être apporter une amorce de solution mais il serait souhaitable de permettre aux grandes écoles un accès facile à cette partie de la science.

D. — Autres sources d'énergie primaire.

La commission de la production industrielle souhaiterait connaître de façon précise les intentions du Gouvernement quant aux recherches à entreprendre dans le sens de l'utilisation de l'énergie solaire, de l'énergie du vent et de la géothermique (procédés Georges Claude).

Il est toujours dangereux d'éparpiller ses efforts mais il n'est pas moins vrai que d'autres pays creusent ces questions et nous risquons, là aussi, d'être distancés.

2^e Energie secondaire.

A. — Electricité.

a) Production :

Notre commission n'a formulé aucune critique quant à la répartition prévue entre énergie d'origine hydraulique et énergie d'origine thermique, 35 p. 100 contre 65 p. 100. Il lui apparaît que l'utilisation des bas-produits charbonniers dans les centrales thermiques doit être plus poussée, la tendance à l'utilisation de charbons marchands étant un peu trop marquée actuellement.

Les installations thermiques prévues dans le cadre du deuxième plan de modernisation et d'équipement sont les suivantes :

a) Dans le cadre d'Electricité de France :

Au titre de 1953 :

Les 3 premières tranches de Porcheville, 115.000/125.000 kW ;
1 groupe à Yainville, 115.000/125.000 kW ;
1 autre à Comines II, 115.000/125.000 kW.

Au titre de 1954 :

La 4^e tranche de Porcheville, 115.000/125.000 kW ;
La 4^e tranche de Nantes-Cheviré, 115.000/125.000 kW ;
2 tranches à Beauror, 115.000/125.000 kW ;
1 tranche à Strasbourg, 115.000/125.000 kW.

b) Dans le cadre de Charbonnages de France :

Au titre de 1954 :

Bassin du Nord et du Pas-de-Calais :
Hornaing, 2 groupes de 115.000/125.000 kW ;
Violaines, 1 groupe de 115.000/125.000 kW ;
Lorraine - Emile Huchet, 2 groupes de 115.000/125.000 kW ;
Loire - Le Bec, groupe de 60.000 kW ;
Provence - Gardanne, 1 groupe de 50.000 kW.

Le deuxième plan a prévu au total l'engagement de centrales d'une puissance équivalant à 26 groupes de 115.000 kW, qui ne sont pas encore toutes localisées.

Le programme hydraulique du deuxième plan de modernisation et d'équipement est axé sur quatre grands ensembles :

Le Rhône, avec le barrage de Montélimar ;

Le Rhin, avec le barrage de Fessenheim, d'une puissance de 39.000 kVA installés ;

Le bassin de l'Isère, avec le barrage de Roselend que l'on prévoit équiper de 6 groupes de 80.000 kVA ;

La Duranc, avec Serre-Ponçon, d'une puissance de 300.000 kVA et Jouques, d'une puissance de 66.000 kVA.

Il faut noter que l'équipement de la moyenne et de la basse Duranc a un but d'irrigation au moins aussi important que la production d'énergie électrique.

Les investissements prévus sont de 130 milliards, dont 63,5 d'opérations en cours, 64 d'opérations annuelles et 5,5 d'opérations nouvelles. La charge financière évaluée à l'origine à 800 milliards pour les quatre prochaines années du plan de modernisation et d'équipement pourra être vraisemblablement réduite à 600 milliards en raison des économies de conception et de la baisse des prix. La production serait alors portée à 70 milliards de kWh en 1957 respectant la règle du doublement de la consommation en dix ans.

La commission a regretté que rien ne soit prévu pour l'engagement de l'équipement de l'usine marée motrice de la Rance. Le

retard provient, paraît-il, de ce que, si les maquettes sont au point pour l'établissement du batardeau, du barrage et de l'usine, quant aux travaux du génie civil, il n'en est pas de même quant aux turbines à double effet dont le rendement sera nettement supérieur aux turbines à simple effet prévues à l'origine.

Or, l'essai sur maquettes de machines tournantes de cette importance se révèle délicat et c'est la raison pour laquelle notre commission pense qu'il faudrait pousser la réalisation de la Rance, les résultats qui seront obtenus et qui bien entendu comportent encore nombre d'aléas devant servir de tests pour des installations éventuelles plus importantes (baie de Granville, par exemple).

La commission a enregistré avec satisfaction les déclarations du ministre prévoyant que, dans trois ou quatre mois, l'étude des turbines à double effet et surtout de leurs liaisons avec les alternateurs, serait assez avancée pour permettre de dégager les premiers crédits d'engagement.

b) Transports et distribution :

La commission a vivement insisté pour que le problème du transport et de la distribution, trop longtemps négligé, reçoive enfin une solution. Deux milliards de kWh sont perdus chaque année dans notre système de distribution ; une économie réalisable de 1 milliard représente la moitié de la production Bonzère-Mondragon.

Les crédits prévus à cet effet sont de 40 milliards cette année contre 33 en 1954.

Encore faut-il utiliser au mieux ces crédits. Or, dans ce domaine comme dans d'autres, nous construisons trop cher et trop solide dans une technique en perpétuelle évolution.

En particulier, pour la distribution, les missions qui se sont succédées aux U. S. A. ont pu constater combien la simplicité des postes de transformation, le travail sous tension, l'établissement des lignes en nappes, rendaient la distribution plus sûre et moins coûteuse tant en frais de premier établissement qu'en dépenses d'exploitation.

Mais il nous faut vaincre certains préjugés, former des techniciens et agents de ligne et surtout modifier des règlements désuets qui stérilisent tous les efforts d'imagination de nos ingénieurs résolus à faire mieux avec des moyens plus réduits.

L'amélioration de la technique, la réduction des prix sont aisées, la modification des règlements se heurte à des traditions, à des préjugés et à une routine absurdes qu'il convient de combattre rapidement.

c) La distribution rurale et le fonds d'amortissement des charges d'électrification :

L'électrification des campagnes serait rigoureusement impossible sans le fonds d'amortissement des charges d'électrification créé par l'article 108 de la loi n° 108 du 31 décembre 1936 et le décret n° 47-1997 du 14 octobre 1947.

Ce fonds est alimenté par un prélèvement sur le prix de chaque kWh basse-tension vendu en France à la ville comme à la campagne. Les crédits ainsi dégagés servent à couvrir en partie les annuités d'emprunts des collectivités faisant l'électrification rurale.

Le fonds, administré par un conseil d'administration ou sont représentés : l'administration (agriculture, intérieur, industrie et commerce et, depuis peu, finances), Electricité de France, les collectivités locales, les syndicats et les S. I. C. A. (1), compte dans son sein un commissaire du Gouvernement (en l'espèce, le directeur de l'Electricité).

Son règlement prévoit à quelles conditions doivent répondre les collectivités qui sollicitent l'agrément du fonds puis l'allègement des charges correspondant à cet agrément.

Le fonds, n'ayant pas de ressources illimitées, a fixé certaines règles pour la répartition de ses agréments et le taux de ses allègements. A partir du moment où il ne lui sera plus possible de tout agréer, faute de moyens financiers suffisants, il devra, comme le fait l'agriculture pour la répartition entre départements des crédits propres à l'agriculture, tenir compte du nombre d'habitants non desservis par l'électricité, par rapport au nombre d'habitants desservis, de la dispersion des exploitations agricoles et de la vétusté des lignes. D'autres coefficients correcteurs de faible action tiennent compte de la réalisation d'emprunts dans le public, de la contexture technique des ouvrages, etc.

Deux catégories principales de départements existent en France :

Ceux dans lesquels l'électrification en surface a été très poussée depuis trente ans et pour lesquels il est nécessaire d'accomplir un effort considérable de renforcement, les lignes construites étant incapables de satisfaire à l'augmentation de la consommation ;

Ceux dans lesquels l'électrification était très en retard et dont il était logique d'assurer l'électrification en surface avec des lignes de capacité suffisante pour éviter d'avoir recours à des renforcements avant un nombre important d'années.

Le fonds a fonctionné de façon satisfaisante jusqu'en 1952 en agréant des travaux prévus au programme du ministère de l'agriculture.

Depuis cette date, sont venus se superposer des travaux engagés avec des fonds provenant pour leur majeure partie de la caisse des dépôts et consignations.

L'obligation légale d'agrément prévue dans la loi du 31 décembre 1936 ayant conduit à agréer ces travaux au même titre que ceux du programme de l'agriculture, le conseil du fonds attirera immédiatement l'attention du Gouvernement sur l'insuffisance des ressources qui se trouvaient bloquées par suite de la fixité de l'index électrique et, au début de 1954, constatant que budgétairement le fonds se trouvait en déficit de près de 1.500 millions pour 1954, le conseil décida de surseoir à de nouveaux agréments tant que des ressources ne seraient pas dégagées par le Gouvernement.

(1) Société d'intérêt collectif agricole.

Tenant compte de ce que la trésorerie du fonds n'était très momentanément pas en péril par suite des retards de réalisation des travaux et par suite des paiements (annexe IV, p. 36) le Gouvernement, sous la pression justifiée de très nombreuses délégations parlementaires, décidait, d'une part, d'augmenter le prélèvement de 30 p. 100 sur les kWh basse tension vendus en France et, d'autre part, d'engager le fonds à agréer un volume de travaux voisin de 50 milliards 600 millions en 1954, ce qui grevait budgétairement le fonds d'une nouvelle charge de 2.515 millions (annexe V, p. 37).

Parallèlement, le Gouvernement prenait à nouveau l'engagement déjà prévu dans la loi du 1^{er} janvier 1937 de mettre à la disposition du fonds en temps voulu les moyens financiers nécessaires pour faire face à ses obligations.

Le problème n'est pas pour autant résolu et, pour 1955, le fonds a envisagé trois hypothèses :

L'une, courte, limitée au programme « Agriculture » environ 10 milliards ;

L'autre, moyenne, portant les agréments à 22.500 millions ;

Enfin, une hypothèse longue allant jusqu'à 35 milliards (annexe VI, p. 38).

Cela ne manquera pas malgré tout d'amener à une très sérieuse réduction dans les programmes 1955 par rapport aux programmes 1954, ce qui est particulièrement regrettable au moment où le Gouvernement préconise à juste titre la modernisation de l'agriculture.

D'autre part, il va devenir absolument indispensable, étant donné le faible volume des agréments à notre disposition et le peu d'importance des crédits affectés par l'agriculture à l'électrification rurale, de tenir compte pour la répartition des crédits et des agréments, de la population restant à desservir après réalisation des programmes engagés et non pas de la population à desservir avant ces programmes, faute de quoi nous pourrions arriver à l'absurdité suivante : un département ayant des programmes agréés pour la totalité de ses extensions avec un réseau moderne continuerait à recevoir des attributions de l'agriculture et des agréments du fonds aux dépens de ceux qui doivent rebâtir leur ancien réseau.

Enfin, le Gouvernement devra concrétiser ses promesses en assurant au fonds les moyens de financement lui permettant d'honorer les traités sur l'avenir tirés sur l'injonction même du Gouvernement.

b) La loi de nationalisation de l'électricité et du gaz du 8 avril 1946 :

Nous regrettons chaque année et ne regretterons jamais assez que la loi n'ait encore été suivie depuis huit ans d'aucun des décrets organiques créant les établissements publics. De deux choses l'une : ou la loi s'avère à l'usage mauvaise et il appartient au Gouvernement d'en proposer la modification ou elle est considérée comme satisfaisante et il faut l'appliquer.

Certaines collectivités paraissent disposées à ce sujet à déposer, en s'appuyant sur l'article 42, paragraphe 3^e, de la loi du 8 avril 1946, une plainte contre X pour entraves à l'application de la loi. Personnellement, le rapporteur pense qu'il adoptera cette solution si les promesses maintes fois faites et jamais tenues ne se transforment pas ces semaines-ci en réalités.

La question présente d'autant plus d'importance que des régions entières et en particulier les régions de l'Ouest, désavantagées sur le plan industriel et touchées par la crise agricole, voient dans les modifications projetées des tarifs de l'électricité une menace supplémentaire les empêchant d'implanter chez elles de nouvelles industries capables d'absorber les excédents de main-d'œuvre. Or, en l'absence des établissements publics, toute discussion avec l'électricité de France devient un dialogue de sourds.

e) Tarification de l'énergie électrique :

Au cours de discussions qui remontent aux années 1949 et 1950, l'électricité de France avait tenté de faire adopter un système de tarification dit « tarif jaune », dont l'économie générale consistait à faire payer à chaque endroit et pour chaque utilisation l'énergie électrique à un prix lié au prix de revient pour le lieu et l'utilisation envisagée.

On pourrait concevoir un autre système établissant d'un bout à l'autre du territoire une tarification uniforme pour chaque utilisation considérée.

Le premier système a l'inconvénient d'accroître l'implantation d'industries dans les régions les plus favorisées par la production d'énergie électrique et, par conséquent, d'accroître les difficultés des régions les plus déshéritées (Ouest de la France en particulier) en faisant obstacle à l'installation de petites industries capables d'absorber les excédents de main-d'œuvre de ces régions.

Le deuxième système pourrait avoir pour conséquence, au contraire, de favoriser des constructions antiéconomiques de grosses industries dans les régions pauvres en énergie.

En admettant que le système actuel de tarification doive être changé, ce qui n'est pas absolument évident, le nouveau régime devrait permettre, comme en Angleterre par exemple, un développement spectaculaire de la consommation d'électricité à usage domestique et, par conséquent, éviter de relever le prix de l'énergie correspondant tout en permettant aux industries de bénéficier de conditions meilleures.

La solution envisagée consiste en un abaissement de 8 p. 100 du prix obtenu par l'aménagement des primes fixes et par la suppression des abattements actuels basse tension.

Il semble à votre commission que de telles décisions risquant d'avoir sur l'économie générale du pays une répercussion très sérieuse méritent une étude plus approfondie, et elle se réserve de demander des éclaircissements sur ce sujet au ministre de l'Énergie.

B. — Gaz.

L'accroissement des ventes se poursuit à un rythme satisfaisant mais, là aussi, nous assistons à un bouleversement des moyens de production :

Production de gaz en provenance de la carbonisation des charbons lorrains ;

Production de gaz naturel en provenance de Lacq ;

Production de gaz en provenance du raffinage des produits pétroliers.

L'utilisation du gaz pose le problème de son transport et de son prix.

Or, les conditions ne sont pas les mêmes dans les grands centres dont la liaison est relativement aisée avec des centres de production utilisant les sources les plus variées et dans les petites villes éloignées de tout centre de production et pourvues d'usines désuètes et déficitaires.

Pour ces dernières, il semble bien que la distribution de propane ou d'air propane au gaz soit souhaitable et les installations déjà réalisées semblent le démontrer.

Pour les premiers, il convient, comme pour l'électricité, d'améliorer le transport et la distribution, et d'améliorer les charges financières du gaz par une dotation en capital permettant de pallier la baisse des sous-produits.

L'annexe II indique les investissements prévus pour 1955 par comparaison avec ceux de 1954 (voir p. 34).

Conclusions concernant l'énergie.

Nous arrivons à la croisée des chemins. De nouvelles perspectives s'ouvrent devant nous, mais elles ne sont peut-être pas encore assez nettes pour nous permettre de prendre une position ferme.

Il semble donc prudent de n'engager que des travaux de réalisation relativement rapide et de rentabilité non moins rapide pour ne pas handicaper l'avenir. Il convient également d'assouplir les règlements pour permettre des réalisations plus rustiques et moins chères. La politique des charbonnages doit être à long terme afin d'éviter de douloureux problèmes humains. Il convient enfin de ne pas amener comme cristallisée la carte des activités économiques de la France et de considérer que l'organe, c'est-à-dire l'énergie à bon marché, peut créer la fonction, c'est-à-dire la prospérité industrielle dans des régions actuellement et de plus en plus déshéritées.

II. — LA RECONVERSION

Cinq milliards de francs ont été prévus au chapitre 61-00 pour le fonds de conversion de l'industrie.

Le fonctionnement du fonds de conversion avait fait à la commission des finances de l'Assemblée nationale l'objet de critiques et de suggestions assez nombreuses.

Il faut bien admettre qu'à l'heure actuelle les administrations diverses, qu'elles soient civiles ou militaires, tiennent entre leurs mains, sans possibilité de contrôle pour le Parlement, la vie de toutes les activités industrielles du pays.

Les armes du crédit et de la fiscalité — la manière dont sont confiées les commandes, surtout si les industriels se sont spécialisés comme le leur recommande le Gouvernement, permet à des fonctionnaires irresponsables de régler en bien ou en mal le sort des entreprises et par là même le sort des ouvriers et cadres qui en dépendent.

Devant cette dangereuse emprise de l'administration, on conçoit l'importance du fonds de conversion et l'importance de l'étude de son fonctionnement.

En fait, nous pouvons classer les entreprises en trois catégories principales :

Celles dont l'objet s'inscrit dans la liste des activités modernes et qui sont bien gérées. Elles ont parfois besoin de prêts pour faire face à de crises de croissance ou de crédits d'investissements nouveaux qui en fait reviennent au même ;

Celles qui sont bien gérées mais dont l'activité ne s'inscrit plus dans le cadre géographique ou économique des activités modernes. Elles ont parfois des bilans déficitaires mais n'en méritent pas moins la conversion ;

Celles qui, en tout état de cause, sont mal gérées, qu'elles appartiennent à la première ou à la seconde catégorie, et qui n'ont qu'à modifier leur gestion ou à disparaître.

C'est donc à la seconde catégorie que s'adresse la conversion. La théorie actuelle du commissariat à la productivité est qu'il ne faut agréer ces entreprises à la conversion que dans la mesure où les banques leur apportent un soutien très substantiel à moyen terme.

Or, les banques répugnent à prêter à court terme et *a fortiori* à moyen terme à qui ne produit pas un bilan très favorable et, dans ce cas, on ne voit pas pourquoi l'entreprise devrait se convertir.

Cet écueil est spécialement sensible pour les affaires de moyenne envergure et empêche pratiquement toute conversion dans les régions peu industrialisées.

M. Courant à l'Assemblée nationale a préconisé un système d'assurance-crédit. L'idée est intéressante à étudier.

Mais nous pensons que la nationalisation des banques a fait perdre à leurs dirigeants le goût du risque calculé et qu'il faudrait peut-être modifier leur mentalité en rappelant que bien souvent une entreprise moyenne ne vaut que par celui qui la dirige et que la valeur de l'homme constitue un indice plus précieux encore qu'un bilan.

C'est ainsi qu'agissent les U. S. A. Nous ne croyons pas qu'ils s'en portent plus mal.

En tout état de cause, la conversion ne doit pas dégénérer en attribution de subventions, ce qui, au surplus, serait inopérant en raison de la relative modicité de la somme inscrite au crédit du chapitre, mais doit s'opérer par allègement des taux d'intérêts d'argent prêtés à moyen terme par les banques.

Le prêt direct à l'entreprise ne doit intervenir que pour des sommes minimes.

Encore faut-il que les dossiers soient rapidement examinés pour ne pas rendre toute opération de ce genre inefficace.

La commission s'est inquiétée de savoir comment s'articulaient les services du ministère de l'Industrie et du Commerce et ceux du Commissariat à la Productivité.

En fait, cette articulation semble encore quelque peu ankylosée. Il apparaît que le ministère de l'Industrie doit jouer, à l'égard des entreprises, le rôle d'ingénieur-conseil laissant aux industriels la responsabilité de la décision après qu'ils auraient eu connaissance, à leur demande, des possibilités existant dans une nouvelle orientation de leurs établissements. Le Commissariat à la Productivité jouerait alors le rôle financier.

A ce sujet, nous nous permettrons une fois de plus de déplorer qu'il n'existe pas un grand ministère de l'économie nationale groupant toutes les activités économiques du pays et dont le ministère des finances serait séparé ou ne serait qu'un auxiliaire.

Nous avouons, sur ce point, ne pas être parfaitement convaincus que la réunion sous le même toit, avec le même ministre, de deux fonctions complémentaires, mais non équivalentes, permette à l'économie de faire prévaloir ses droits sur le financier.

L'articulation du Commissariat à la Productivité avec les services des autres ministères dits techniques en fournit un exemple supplémentaire.

Soulignons en passant combien le décret paru au *Journal officiel* du 7 novembre 1954 paraît avoir été pris hâtivement pour rendre inutile l'article 5 bis du texte voté par l'Assemblée nationale qui souhaitait faire examiner ce décret avant sa parution par sa commission des finances. Le décret assure la prépondérance des services des finances, ce qui ne fait que renforcer nos craintes sur ce sujet.

III. — LE PROBLEME DU NICKEL

Le rapport d'enquête, actuellement à l'impression, présenté au nom de la commission de la production industrielle qui revient de Nouvelle-Calédonie souligne la façon dont les disparités actuelles de prix entre le nickel néo-calédonien et le nickel de l'International Nickel pourraient disparaître par une rénovation de la métallurgie du nickel, devenant en majeure partie de l'électro-métallurgie.

Huit milliards environ devraient être investis dans l'installation d'un barrage assurant une retenue de 300.000.000 mètres cubes d'eau sur la Yaté et d'une centrale de 69.000 kVA produisant 510 millions de kWh.

Cet investissement serait assuré par une société d'économie mixte.

D'autre part, 3 milliards et demi seraient investis par la société Le Nickel dans la modernisation de son usine de Doniambo à Nouméa.

La production de nickel contenu passerait alors de 7.000 tonnes à 13.000 tonnes dont 3.000 de nickel pur et 10.000 contenu dans du ferro-nickel.

Mais, pour se rapprocher des prix internationaux, encore faudrait-il que les taxes sur le nickel à la sortie soient stabilisées, ce qui n'est pas le cas actuellement, le conseil général, souverain en cette matière, venant de prendre la décision de stabiliser les taxes sur le nickel destiné à la métropole et d'augmenter celles destinées au marché extérieur, ce qui compromet toute l'économie des investissements proposés.

D'autre part, en raison de l'ouverture du marché commun des aciers spéciaux, le Gouvernement a, par l'intermédiaire du G. I. R. M. (1), fourni ces derniers mois une subvention de l'ordre de 75 F au kilogramme sur le nickel pur et de 40 F sur le ferro-nickel.

Les crédits du G. I. R. M. étant épuisés, la caisse des combustibles solides devait assurer le relais jusqu'à fin 1954. Le ministère des finances s'est refusé à signer l'ordre nécessaire en se basant sur la mauvaise volonté de la sidérurgie fine qui n'aurait pas fait un effort suffisant pour baisser ses prix quand le nickel a été subventionné.

Il a semblé à votre commission que le Gouvernement ne manquait pas de moyens de pression pour obtenir la baisse souhaitée et elle l'invite à en user.

Pour l'instant, les ventes de ferro-nickel et de fonte de nickel à la clientèle française sont arrêtées et notre réglementation actuelle semble manquer de souplesse devant un marché très fluctuant.

Il est donc de toute première importance d'apporter une solution rapide à ce problème.

IV. — LA CANALISATION DE LA MOSELLE

La commission ne peut que déplorer l'inertie de la Haute Autorité sur ce problème qui devrait d'autant moins souffrir de difficultés que les Allemands en avaient fait le projet pendant l'occupation.

Cette artère fluviale est vitale pour notre sidérurgie et il est regrettable que, parfois, l'opposition allemande à sa réalisation ait trouvé des partisans chez les Français mêmes.

L'établissement de frais de franchissement de frontières se substituant aux anciennes ruptures de charge soulignent bien la fragi-

lité de transports terrestres n'ayant pas le statut international et fait tomber l'argumentation principale de la S. N. C. F.

La commission a appris que les pourparlers engagés à ce sujet entre les gouvernements français et allemand ne semblaient guère encourageants malgré la proposition française de prendre la construction à ses frais.

Elle pense que la discussion des accords de Paris et des accords sur la Sarre doit permettre de démontrer que le Parlement français ne saurait admettre que l'une des conditions préliminaires à la ratification de la C. E. C. A. soit ainsi bafouée.

V. — L'ENCOURAGEMENT A L'ARTISANAT

Trois millions seulement figurent au chapitre 41-01 sous cette rubrique. La plupart des commissaires se sont inquiétés de la modicité de cette somme. M. le ministre de l'Industrie et du Commerce a précisé qu'il convenait d'ajouter à cette somme le montant des avances que le Crédit national est susceptible d'allouer en vertu de la loi du 27 décembre 1953 à titre individuel ou coopératif.

Des avances de 140 millions avaient été prévues en 1954. Ce chiffre sera maintenu ou même légèrement dépassé en 1955.

D'autre part, la caisse des marchés pourra en 1955 comme en 1954 consentir des avances jusqu'à un montant de 400 millions de francs. Etant donné que le recours à la caisse des marchés est illusoire pour les petits artisans ruraux, ceux-ci, à partir du moment où ils ne sont pas classés « artisans fiscaux », ne peuvent avoir recours qu'aux caisses de crédit agricole.

Différents commissaires ayant signalé le peu d'empressement des caisses de crédit agricole à consentir de telles avances, la commission a été unanime à demander que des assouplissements soient accordés pour permettre des prêts suffisants permettant aux artisans ruraux d'améliorer leur productivité.

VI. — LE COMMERCE

Le commerce représente une fraction importante du revenu national (16 p. 100 environ). Or, le budget qui nous est soumis est singulièrement discret à son égard.

Discutant des mouvements qui agitent actuellement le petit commerce et la petite industrie et en particulier de ce que l'on appelle communément le mouvement « Poujade », la commission, tout en regrettant des actions de masse qu'elle ne saurait approuver, pense que toutes les actions de ce genre ne peuvent se développer qu'à partir de revendications totalement ou partiellement justifiées.

Or, la complication et le poids de notre système fiscal sont parfois difficiles à supporter pour le petit et moyen commerce, les méthodes de contrôle ont fait l'objet de circulaires si draconiennes des services financiers que, malgré le doigt de la plupart des directions départementales, les vérifications ont été parfois conduites avec des moyens discutables.

Il était donc aisé de prévoir, comme cela a été dit à la tribune du Conseil de la République lors de la discussion de la loi de finances applicable à 1954, que des réactions violentes seraient à enregistrer.

Il est apparu à notre commission que c'était dans la voie d'une simplification fiscale et dans l'atténuation des tracasseries d'un contrôle trop souvent conçu comme s'adressant à tous les contribuables considérés *a priori* comme fraudeurs qu'il fallait chercher un climat d'apaisement.

Celui-ci est d'autant plus souhaitable que le Gouvernement cherche à promouvoir une réforme de la distribution assurant une plus nette répercussion à la consommation des efforts destinés à améliorer les prix de revient à la production.

C'est dans un climat d'entente que des recherches dans ce sens doivent obligatoirement se poursuivre; ce n'est certainement pas avec des instructions qui dénotent plus de science fiscale que de psychologie que l'on pourra réussir à la créer.

Conclusion.

Regrettant qu'il n'ait pu s'instituer avant la discussion de ce budget un large débat sur la politique de l'énergie, sur celle de la recherche, sur la productivité et la reconversion, la commission de la production industrielle n'en enregistre pas moins avec satisfaction l'orientation d'ensemble du budget.

Elle constate une augmentation appréciable du volume des interventions publiques, portant en particulier sur la recherche technique dont elle espère qu'elle est menée en étroite liaison avec le ministère de la recherche scientifique.

Elle note également l'effort accompli pour l'intensification de la recherche du pétrole qui seule peut libérer notre pays de la servitude d'importations massives et continues d'une forme d'énergie toujours plus appréciée.

Elle pense toutefois que tout progrès qui aurait pour rançon une aggravation de la situation sociale de la main-d'œuvre serait bâti sur du sable, et que les problèmes humains doivent toujours être examinés de front avec les problèmes techniques et de leur solution plus ou moins heureuse dépendra la réussite de notre action financière.

Sous ces réserves, ainsi que sous celles contenues dans le rapport, votre commission de la production industrielle vous propose d'adopter le projet de budget qui vous est présenté.

(1) Groupement d'importation et de répartition des métaux.

ANNEXE N° 712

(Session de 1954. — Séance du 11 décembre 1954.)

PROPOSITION DE LOI, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à créer des **promotions** hors concours dans la **Légion d'honneur** au profit des **combattants décorés** de la Légion d'honneur ou de la médaille militaire pour faits de guerre dans la période qui va du mois d'**août 1914** à la **promotion Fayolle** incluse, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyée à la commission de la défense nationale.)

Paris, le 10 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 7 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté une proposition de loi tendant à créer des promotions hors concours dans la Légion d'honneur au profit des combattants décorés de la Légion d'honneur ou de la médaille militaire pour faits de guerre dans la période qui va du mois d'août 1914 à la promotion Fayolle incluse.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de cette proposition de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir, le Conseil de la République.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: **ANDRÉ LE TROQUER.**

L'Assemblée nationale a adopté la proposition de loi dont la teneur suit:

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — Des contingents de croix de la Légion d'honneur sont mis à la disposition du ministre de la défense nationale pour récompenser les anciens combattants décorés pour mérites acquis au cours de la guerre 1914-1918.

Ces décorations seront réservées aux officiers rayés des cadres et aux sous-officiers ou hommes de troupe dégagés d'obligations militaires, réunissant les conditions prévues à l'article unique de la loi n° 50-917 du 9 août 1950.

Les nouveaux contingents ne pourront excéder, pour chacune des années 1953, 1954, 1955, 3 croix de commandeur, 100 croix d'officier et 200 croix de chevalier. Leur répartition entre les différentes armées fera l'objet d'un décret pris après accord entre le ministre de la défense nationale et le grand chancelier de la Légion d'honneur.

Ces contingents seront exclusivement réservés aux anciens combattants présentant des titres indiscutables de combat en première ligne.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 7 décembre 1954.

Le président.
Signé: **ANDRÉ LE TROQUER.**

ANNEXE N° 713

(Session de 1954. — Séance du 14 décembre 1954.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi déterminant les **caractères fondamentaux de l'Union française**, présentée par M. Michel Debré, sénateur. — (Renvoyée à la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, de quelque côté que nous tournions aujourd'hui notre esprit, qu'il s'agisse de l'avenir immédiat de la Tunisie ou du Maroc, des possibilités industrielles de l'Afrique toute entière; de la politique que nous devrions choisir demain en Indochine; enfin, et d'un mot, de la place que doit occuper à l'intérieur du monde libre la communauté française d'Europe et d'outre-mer, une constatation s'impose à nous avec plus de douleur que de surprise: l'Union française n'a ni définition, ni institutions. Les seuls fondements solides qui maintiennent les liens entre France européenne et France d'outre-mer sont ceux qui ont été précisés et batis par la III^e République. Nous n'y avons ajouté qu'une évolution politique, d'une inspiration souvent généreuse, mais d'une réalisation parfois maladroite, et de solennelles déclarations de principe, qu'une sorte d'impuissance à réformer les structures ont rendu à la fois illusoire et dangereuses. En vérité tout est à faire.

La construction de l'Union française, c'est-à-dire, tranchons le mot, le maintien d'une autorité française ou d'inspiration française sur des communautés ou des territoires d'au-delà des mers, n'est pas seulement une nécessité pour la protection d'intérêts matériels. Les Français installés en Afrique du Nord, en Afrique noire, à Madagascar, en Indochine, dans le Pacifique, ont certes le droit d'être

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n° 6016. 8488 et in-8° 1669.

aidés, soutenus, en même temps que guidés par la France. Mais là n'est pas la véritable cause de l'Union française.

Est-elle alors une nécessité de notre sécurité? Certes, dans quelle situation se trouverait une France réduite à ses frontières européennes? Qu'un pouvoir hostile s'installe de l'autre côté de la Méditerranée, et notre sécurité est à ce point menacée qu'il n'est plus d'indépendance française... Cependant, quoique essentiel, impérieux, cet objectif de sécurité n'est pas la toute première raison de l'Union que nous voulons.

Au fond des choses, sachons le voir, osons le dire, l'Union française est une nécessité de la liberté. S'il est une chance parmi les quelques-unes qui nous restent encore d'associer à notre civilisation libérale des peuples qui n'appartiennent pas au cercle des nations occidentales, c'est le maintien de ces communautés intercontinentales formées de races et de religions différentes dont l'Union française est un des plus grands exemples. Supposons que notre drapeau, demain, soit amené de l'ensemble des territoires africains ou il folle, la liberté y gagnerait-elle? En aucune façon. A la France succéderaient des régimes à forme totalitaire, à politique sectaire, à doctrine raciale. En un mot, la défaite de la France serait celle de la liberté.

Ce n'est pas dire que tout doit être maintenu en état. Profondes sont les réformes, urgentes les transformations de tous ordres. Mais ces réformes, ces transformations doivent être guidées par un souci majeur: maintenir en tous domaines, politique, économique, social, les principes hors desquels il n'est pas d'évolution vers la liberté. Or, de nos jours, et pour longtemps encore, c'est le maintien de l'autorité et de la présence françaises qui est la plus sûre sauvegarde de ces principes. Il suffit d'examiner avec attention les répondants et les arrière-pensées de ceux qui sont au delà des mers les adversaires de notre pays pour comprendre que ce n'est pas le souci de la liberté qui les anime et dont ils voudraient instaurer la règle.

Que la France soit digne de cette haute mission; voilà qui est notre tâche de tous les jours. Mais pour l'accomplir, une condition préliminaire est indispensable — définir, préciser l'Union française. Les erreurs des années passées, notre impuissance à réaliser les fondements de cette union, exigent peut-être que le nom soit changé — qu'au lieu d'union, on parle de communauté, voire de communauté fédérale — ou de tout autre terme. Mais, le mot importe peu. Ce qu'il faut sans tarder, ce sont les moyens d'assurer, par la France, la cohésion au sein du monde libre, de cet immense ensemble de peuples dont nos pères ont laissé la garde ou la tutelle.

Deux objections principales ont été faites. On a dit et répété que la variété des formules juridiques par lesquelles la France marquait sa présence était telle qu'il était quasiment impossible d'assurer une organisation harmonieuse de l'ensemble. Il est vrai que cette variété est une difficulté. Mais elle reflète la variété des peuples composant l'ensemble et ce serait renoncer à toute œuvre que ne pas vouloir tenter d'associer ces éléments divers. Considérer qu'on ne peut établir un ensemble politique du fait que la situation de l'Algérie n'est pas celle de la Tunisie, du fait que la situation de Madagascar n'est pas celle du Togo, c'est, avant tout effort, abdiquer. Au surplus, pour quelles raisons serait-il plus facile d'établir un statut bilatéral entre la France et Madagascar, puis un autre entre la France et le Togo, un troisième entre la France et la Tunisie? S'il est possible d'établir des rapports bilatéraux, il ne doit pas être impossible d'établir un système juridique qui assure l'unité de l'ensemble et détermine les principes que l'on retrouve à la base de chacun d'entre eux.

Au surplus, un statut d'ensemble donne des chances que des accords particuliers ne peuvent donner. Si l'on veut par un citoyenneté particulière, ou par l'accession à un pouvoir fédéral, donner à tous les peuples, à tous les citoyens, des possibilités nouvelles et égales, c'est en voulant une charte générale que l'on peut le mieux y parvenir.

On affirme, d'autre part, que l'Union française n'est pas, avant tout, une structure juridique, mais d'abord une politique et une économie. La faiblesse des institutions de la France, ses difficultés financières, l'appauvrissement résultant des dernières guerres, autant de causes — dit-on — qui font qu'une structure juridique, quelle qu'elle soit, ne peut donner les résultats escomptés: tout est d'abord politique, tout est d'abord économique. Cette observation est parfaitement exacte. Il est vrai que les structures juridiques ne peuvent remplacer une volonté politique ni une richesse économique défaillantes. Cependant, voyons bien que l'absence de structure juridique ou plutôt l'existence de structures juridiques inappropriées, empêche ceux qui veulent une politique, ceux qui veulent un effort économique, de les réaliser pleinement. C'est d'ailleurs ce à quoi nous assistons, car, quelles que soient les défaillances de notre politique et les faiblesses de notre économie, il existe une volonté d'assurer l'unité de la communauté française. Mais cet effort débouche sur le néant: la doctrine juridique, sans laquelle on ne peut rien construire, n'existe pas, n'est pas comprise.

Aujourd'hui, n'en doutons pas, nous n'avons plus le choix: ou l'effort sera fait pour définir ce qu'est l'Union française, ou morceau par morceau, par à-coups venant de l'extérieur comme de l'intérieur, nous perdrons peu à peu la fidélité des populations ou la propriété des territoires qui donnent sa raison d'être à l'Union française.

L'Union française est une communauté de peuples. Cette communauté ne peut maintenir sa cohésion qu'à trois conditions:

Une autorité supérieure;

Une citoyenneté commune;

Une aire monétaire et un ensemble commercial.

La première condition est une autorité suprême. La communauté suppose une seule politique extérieure et une seule défense, elle suppose également des principes communs de vie sociale en vertu desquels est assuré l'ordre et prononcé la justice. Des dispositions particulières, ici d'organisation militaire, là de droit ou de procédure, peuvent être acceptées, mais au sein d'un ensemble, sous la

tuelle d'une autorité supérieure qui soit l'expression de l'unité des objectifs fondamentaux.

Cette autorité était voici vingt ans le chef de l'Etat et le Gouvernement français. Il ne peut plus en être ainsi: la Constitution a envisagé un Haut Conseil de l'Union française qui assemble autour du Président de la République les représentants des communautés ou des grandes entités composant l'Union. Le principe de cette institution est bon, mais il doit être précisé, réformé. Il faut examiner la composition, le fonctionnement, la compétence de ce Haut Conseil — envisager l'évolution politique dont il peut être, dont il doit être, en son état présent, le point de départ. C'est par le Haut Conseil, ou par un organe de ce genre que naîtra, autour ne l'exécuteur français, cette autorité supérieure qui marquera l'existence et la vitalité de l'Union.

La seconde condition est une citoyenneté commune. Il n'y a pas d'Union française s'il n'existe pas, entre les hommes appartenant à cette Union, quelle que soit leur race, quelle que soit leur religion, quelle que soit leur situation sociale, un lien à la fois juridique et politique qui concrétise, pour chaque participant de cette Union, son appartenance. Cette citoyenneté n'efface pas la citoyenneté propre — française ou autre — de chaque participant, mais à cette citoyenneté fondamentale s'ajoute une citoyenneté accessoire et supérieure à la fois, dont découlent certains droits et certaines obligations. Ni le Tunisien ou le Marocain en France — pour prendre un exemple — ni le Français en Tunisie ou au Maroc, ne sont, ne peuvent être des étrangers. Citoyens de l'Union française, ils accèdent à certains droits, ils sont soumis à certaines obligations.

La troisième condition est économique et monétaire. L'effort accompli en commun de mise en valeur des terres, d'enrichissement des individus, de relèvement du niveau de vie, correspond une formule: la zone franc. De l'appartenance à la zone franc découlent quelques règles fondamentales touchant le commerce intérieur, le statut des entreprises chargées de la mise en valeur des richesses les plus importantes, les modalités d'exploitation de matières premières, enfin, et surtout, les règles monétaires...

Autorité supérieure, citoyenneté commune, principes économiques et financiers de la zone franc, voilà ce à quoi doit correspondre cette « communauté », dont l'Union française est la préfiguration. Les événements dramatiques auxquels nous assistons, l'évolution de l'Asie comme de l'Afrique ne nous permettent plus d'hésiter. L'absence de définition, l'incapacité à bâtir dont nous souffrons depuis dix ans doivent prendre fin. Il est du devoir du Parlement d'appeler l'attention du Gouvernement sur une lacune qui, en vérité, est criminelle. Notre Parlement ne peut davantage échapper à sa responsabilité. Il lui appartient d'organiser le pouvoir politique de l'Union française, de définir la citoyenneté de cette Union, de déterminer les règles essentielles de la zone « franc ». Que ce soit par une révision de la Constitution, ou que ce soit par la voie plus simple d'une loi « organique », peu importe: l'effort législatif est de ceux qui ne peuvent plus attendre et cette brève proposition de résolution n'a d'autre objet que d'appeler l'attention du Gouvernement sur une responsabilité qu'il ne peut plus éluder.

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République appelle l'attention du Gouvernement sur l'urgence nécessaire de déposer sans tarder un projet de loi relatif à l'organisation de l'Union française et comportant l'ensemble des règles destinées à lier, pour un même destin, les citoyens, peuples et territoires unis et associés dans une grande communauté inspirée par la France.

ANNEXE N° 714

(Session de 1954. — Séance du 11 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission de comptabilité sur le projet de résolution portant fixation des dépenses du Conseil de la République pour l'exercice 1955, par M. Yves Estèbe, sénateur.

Mesdames, messieurs, aux termes de l'article 1er de notre règlement de comptabilité, « la dotation affectée aux dépenses annuelles du Conseil de la République est portée au budget général de l'Etat et votée par la loi de finances de chaque exercice, d'après le chiffre préalablement fixé par délibération du Conseil de la République sur la proposition des questeurs et sur le rapport de la commission de comptabilité ».

L'objet du présent rapport est de fixer, conformément aux dispositions rappelées ci-dessus, le chiffre de la dotation du Conseil de la République pour l'exercice 1955 et de soumettre à votre approbation le projet de résolution fixant la répartition par articles de ce crédit.

Ce projet nous a été présenté par les questeurs, accompagné de toute la documentation nécessaire à l'examen approfondi auquel se livre chaque année votre commission.

Nous vous rappelons que la dotation du Conseil de la République pour l'exercice 1954, adoptée par résolution du 31 décembre 1953 et inscrite dans la loi n° 53-1314 du 31 décembre 1953, relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques pour l'exercice 1954 (I. Charges communes, Titre II. — Pouvoirs publics, chapitre 20-31) s'élevait à la somme de 2.250 millions de francs.

Le projet de budget présenté par les questeurs pour l'exercice 1955 atteint la somme de 2.675 millions de francs, soit une augmentation de 425 millions de francs ou 18,8 p. 100 par rapport à l'exercice 1954.

Cette augmentation substantielle provient principalement de l'incidence des majorations légales des rémunérations intervenues depuis le vote de la dotation pour l'exercice 1954:

Une première série de décrets du 26 mai 1954 a augmenté les rémunérations des personnels de l'Etat à compter du 1er juillet 1954 et modifié le calcul de l'indemnité de résidence. Ces mesures ont entraîné par ailleurs une péréquation générale des pensions;

Une seconde série de décrets du 8 novembre 1954 a majoré les traitements des personnels de l'Etat, rétabli pour les émoluments supérieurs à 450.000 F, la proportionnalité de l'indemnité de résidence au traitement, institué enfin une prime hiérarchique applicable à partir de l'indice 450 et un complément temporaire de rémunération, le tout prenant effet à compter du 1er janvier 1955. Les pensions doivent être également péréquées en fonction des nouveaux émoluments ainsi déterminés.

L'incidence de ces différentes majorations sur la dotation du Conseil de la République s'établit comme suit:

1° Dépenses parlementaires: indemnité parlementaire, indemnité de résidence, indemnités diverses, pensions, subvention à la caisse des retraites et versement forfaitaire au Trésor public: 226 millions.

2° Dépenses de personnel: traitements et indemnités du personnel, pensions et versement forfaitaire au Trésor public: 170 millions.

Par ailleurs, les dépenses de frais de voyage et de mission, matériel et bâtiments subissent une augmentation de 101 millions qui provient principalement des dépenses affectées à la construction de l'immeuble, 56, rue de Vaugirard (80 millions) dont le principe a été approuvé par le Conseil de la République lors de l'examen des crédits de l'exercice 1951.

Compte tenu d'une réduction de 72 millions de francs des crédits destinés à l'aide au logement par suite de la diminution progressive des demandes de prêts, l'augmentation de la dotation pour 1955 s'établit donc à la somme globale de 425 millions.

Plus de 90 p. 100 de ce crédit sont applicables à des majorations acquises aux personnes (parlementaires et personnels) résultant de dispositions légales ou réglementaires.

Votre commission de comptabilité a examiné en détail le projet qui lui a été soumis par MM. les questeurs. Elle a procédé à l'audition du questeur délégué et étudié l'importante documentation qui lui a été communiquée.

Elle a constaté que, compte tenu de la répercussion de mesures obligatoires, le projet de dotation avait été élaboré avec tout le souci d'économie compatible avec le bon fonctionnement de notre Assemblée.

Nous vous proposons en conséquence de bien vouloir donner votre approbation au projet de résolution dont la teneur suit:

PROJET DE RESOLUTION

Art. 1er. — La dotation du Conseil de la République pour l'exercice 1955 est fixée à la somme de deux milliards six cent soixante-quinze millions de francs.

Art. 2. — Cette dotation est répartie conformément à l'état ci-annexé.

ETAT ANNEXE

Dotation du Conseil de la République pour l'exercice 1955.

Dépenses parlementaires:

Art. 1er. — Indemnité des sénateurs, 532.480.000 F.

Art. 2. — Indemnités de fonctions et de représentation:

I. Indemnité du président, 3.744.000 F.

II. Indemnité des membres du bureau, 5.241.600 F.

Art. 3. — Indemnités:

I. Indemnité de résidence, 136.192.000 F

I bis. Indemnités diverses, 161.400.000 F.

II. Prestations familiales, 40.200.000 F.

III. a) Frais de voyage, 43 millions de francs.

b) Frais de mission et d'enquête, 4.500.000 F.

c) Frais de mission des sous-commissions légales, 3.200.000 F.

IV. Indemnité des membres du cabinet et du commandant militaire du Palais, 6 millions de francs.

Dépenses de personnel:

Art. 4. — Traitements et salaires:

I. Titulaire et stagiaire, 296 millions de francs.

II. Hors cadres, 1.700.000 F.

Art. 5. — Indemnités:

I. Cherté de vie, mémoire.

II. Travaux supplémentaires, 92.200.000 F.

III. Logement, 20.200.000 F.

IV. Chauffage, 11.500.000 F.

V. Prestations familiales, 25.800.000 F.

VI. Résidence familiale, 77.700.000 F.

VII. Diverses, 58.200.000 F.

Dépenses de matériel:

Art. 6. — Mobilier et matériel, 18 millions de francs.

Art. 7. — Fournitures de bureau, 12 millions de francs.

Art. 8. — Habillement, 8.200.000 F.

- Art. 9. — Voitures, 40.400.000 F.
 Art. 10. — Impressions, 46 millions de francs.
 Art. 11. — Bibliothèque et archives, 4 millions de francs.
 Art. 12. — Achat de journaux et abonnements au *Journal officiel*, 3 millions de francs.
 Art. 13. — Travaux d'art. — Médailles et insignes, 2.300.000 F.
 Art. 14. — Service postal et téléphonique, 21.700.000 F.

Dépenses diverses:

- Art. 15. — Service médical et service social, 31 millions de francs.
 Art. 16. — Aide au logement, 120 millions de francs.
 Art. 17. — Dépenses diverses. — Frais de réception, 33.066.400 F.

Dépenses de bâtiment:

Art. 18. — Bâtiments:

- I. Entretien, 55.200.000 F.
 II. Exploitation, 40 millions de francs.
 III. Travaux neufs, 143.350.000 F.

Dépenses du jardin du Luxembourg:

Art. 19. — Jardin du Luxembourg:

- I. Personnel de jardinage et de surveillance, 60.300.000 F.
 II. Matériel, fournitures et travaux, 27.050.000 F.
 Caisse des retraites du personnel:

Art. 20. — Caisse des retraites du personnel:

- I. Pensions à la charge de la dotation, 3 millions de francs.
 II. Contribution égale aux retenues subies par le personnel, 28.600.000 F.

III. Subvention à la caisse des retraites, 16.200.000 F.

IV. Application aux retraités des lois de l'Etat, 434 millions de francs.

Caisse des retraites parlementaires:

Art. 21. — I. Subvention à la caisse des retraites des anciens membres du Conseil de la République, 106.196.000 F.

Art. 21. — II. Equilibre financier de la caisse des retraites des anciens membres du Sénat, 158 millions de francs.

Versement forfaitaire au Trésor public:

Art. 22. — Au titre de la taxe proportionnelle:

- I. Dépenses parlementaires, 23.400.000 F.
 II. Dépenses de personnel, 23 millions de francs.
 III. Caisse des retraites parlementaires, 5.280.000 F.
 IV. Caisse des retraites du personnel, 4.200.000 F.
 Total, 2.675 millions de francs.

ANNEXE N° 715

(Session de 1954. — Séance du 11 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique (1) sur la proposition de résolution de M. Méric, tendant à inviter le Gouvernement à promulguer dans les délais les plus brefs les textes permettant l'application de la loi n° 51-439 du 17 avril 1953 sur le traitement des **alcooliques dangereux pour autrui**, par M. Raymond Bonnefous, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, dans l'exposé des motifs de sa proposition de résolution, l'auteur, ému par la recrudescence des crimes, des délits, et aussi des accidents dus à l'alcoolisme, rappelle l'insuffisance de la législation actuellement en vigueur.

L'initiative de notre collègue est particulièrement opportune. Elle vient en discussion au moment même où le Gouvernement vient de prendre une série de décrets et de déposer une série de projets de loi visant la prophylaxie de l'alcoolisme. Il est nécessaire de rappeler, à cette occasion, qu'est encore inappliqué le texte de loi créant à la fois l'obligation du traitement et les mesures de protection indispensables pour l'alcoolique lui-même, comme pour son entourage.

Le texte, voté par le Conseil de la République, le 16 juillet 1953, sur un rapport très documenté de Mme Cardot au nom de la commission de la santé publique, fut adopté en deuxième lecture, le 6 avril 1954, par l'Assemblée nationale — qui a d'ailleurs tenu largement compte des modifications apportées par notre Assemblée, au projet initial.

Plus de sept mois se sont donc écoulés depuis. Il est vrai que les décrets d'application prévus, d'ordre à la fois sanitaire et juridique, sont difficiles à mettre en forme, font intervenir nécessairement trois ministères au moins, prévoient l'avis du conseil économique et entraînent la mise en place d'un dispositif assez complexe (centres spéciaux de soins dans un délai de six mois, centres de rééducation dans un délai de deux ans).

Sans ignorer ces difficultés votre commission de la famille, de la population et de la santé publique s'associe unanimement à la proposition de résolution de M. Méric et vous demande de la voter.

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre d'urgence les décrets permettant l'application de la loi n° 51-439 du 17 avril 1954 relative au traitement des alcooliques dangereux pour autrui.

(1) Voir Conseil de la République, n° 583 (année 1954).

ANNEXE N° 716

(Session de 1954. — Séance du 11 décembre 1954.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi tendant à faire bénéficier des **mêmes barèmes d'invalidité les victimes de la guerre et les victimes de blessures ou de maladies contractées en service « hors guerre »**: présentée par M. Jézéquel, sénateur. — (Renvoyée à la commission des pensions [pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression].)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, la loi n° 53-1340 du 31 décembre 1953 modifie les taux d'émoulements dus aux anciens combattants et aux victimes de la guerre.

C'est ainsi que le nouvel article L 13 bis du code des pensions militaires d'invalidité, institué par l'article 4 de la loi du 31 décembre 1953, étend le choix du barème d'invalidité le plus avantageux à toutes les victimes de guerre, alors que celui-ci n'était précédemment applicable qu'aux seules victimes militaires de la guerre ou des campagnes de guerre.

Cette facilité intéresse en particulier les victimes civiles de la guerre.

De même les assimilés aux victimes civiles, à savoir:

Les personnes contraintes au travail;
 Les requies de la main-d'œuvre agricole;
 Les victimes de dommages corporels dans les dépôts, arsenaux, etc.;

Les sujets belges, anglais, tchécoslovaques;
 Les réfugiés statutaires;
 Les étrangers apatrides;
 Les blessés de la défense passive par événements de guerre;
 Les Alsaciens et Lorrains incorporés dans le service allemand du travail, bénéficieront du barème le plus avantageux.

Par contre, les militaires français qui ont contracté une infirmité en service commandé ou par le fait ou à l'occasion du service au cours d'une période « hors guerre » se voient refuser le bénéfice du barème le plus favorable.

Une différence de régime entre les victimes du temps de paix et celles du temps de guerre s'expliquerait:

1° Si les bases qui ont servi à l'édification de différents barèmes reposaient sur des considérations d'ordre scientifique.

Ce n'est pas le cas. Les barèmes initiaux ont fait l'objet de modifications multiples, compte tenu des dernières données de la science médicale.

Or ces différentes modifications n'ont généralement pas été appliquées aux invalides militaires « hors guerre ».

Il s'en suit que le seul barème applicable aux blessés et invalides « hors guerre » ne correspond plus aux données exactes de la science et que, par ailleurs, seuls les barèmes ainsi révisés applicables aux invalides des périodes de guerre, correspondent scientifiquement parlant aux invalidités réelles.

2° Si le législateur avait désiré établir un ordre de mérite entre la victime de guerre et la victime « hors guerre », ou plus exactement entre le combattant et le non-combattant.

Ce n'est pas davantage le cas puisque l'invalidité qui a contracté son infirmité à l'arrière pendant la période de guerre bénéficie des mêmes avantages que le blessé du front.

Le critère du mérite n'est donc pas retenu et un blessé du temps de paix (parfois au cours d'acte d'héroïsme) est aussi méritant que le blessé accidentel de l'arrière en période de guerre.

3° Si, encore, un barème entièrement différent était applicable, d'une part pour les invalides de guerre et de l'autre pour les invalides du temps de paix.

Mais ce n'est pas encore le cas, car il n'y a qu'une partie du barème qui est distincte. Les différences affectent surtout les taux applicables aux amputations et aux exérèses d'organes.

C'est ainsi que les amputés d'un membre et les énucléés du temps de paix sont victimes du barème défavorable, alors qu'un tuberculeux ou un déhanché « hors guerre » bénéficiera du même traitement que le tuberculeux de guerre ou le déhanché blessé pendant la période de guerre.

A titre d'exemple, nous vous citons les comparaisons suivantes:

a) Un jeune « appelé » est blessé au cours des manœuvres par un éclat de grenade qui a éclaté prématurément, il perd un oeil, sa pension sera liquidée au taux de 35 p. 100 et il percevra une pension de 35.392 F.

Un apatride résidant en France est blessé par un éclat de bombe; il verra sa pension liquidée au taux de 65 p. 100 et percevra 71.728 F pour une infirmité absolument identique;

b) Un parachutiste se blesse à l'entraînement, au cours d'un saut, et est amputé d'une cuisse. Il aura sa pension liquidée au taux de 75 p. 100 et percevra plus de 100.000 F de moins qu'un même parachutiste, blessé dans les mêmes conditions, et atteint de la même invalidité, mais avant la date de cessation des hostilités.

Nous constatons même que d'authentiques combattants, plusieurs fois blessés et cités, mais qui ont eu le malheur d'être blessés une fois de plus en service, après la date de cessation des hostilités, se voient soumis à un régime moins favorable que le non-combattant blessé pendant une période de guerre.

Nous signalerons, en outre, que parfois des militaires ont contracté leurs infirmités au cours d'actes d'héroïsme ou de dévouement assimilables à des actes de guerre sans que pour cela le barème le plus favorable soit applicable.

Nous assistons, en outre, chaque jour à des accidents dans l'aviation militaire et chaque jour des militaires français tombent sous les balles des « hors la loi » dans le massif de l'Aurès (cette expédition n'est pas classée « campagne de guerre ») et les victimes invalides se voient traitées à un taux inférieur à celui qui est applicable dorénavant à un étranger résidant en France ou à un ressortissant du service allemand du travail.

Puis encore, les blessés du « temps de paix » d'avant-guerre 1914-1918, par le jeu de l'article.

L'injustice est donc flagrante et il n'est plus permis de tolérer que de bons serviteurs du pays soient moins considérés que ceux qui ont été admis à pension au titre des victimes civiles de guerre ou des invalides d'avant-guerre.

Or le plan quadriennal est resté étranger à cette question. Il importe, en conséquence, qu'une loi intervienne pour combler cette lacune.

Pour être complet, il importe également d'assimiler les autres dispositions du code des pensions appliquées depuis le 31 décembre 1953 aux victimes civiles et assimilées aux invalides hors guerre, c'est-à-dire leur accorder le bénéfice :

De la présomption d'origine, si leur affection a donné lieu dans le délai de présomption au constat défini par l'instruction du 5 juin 1947 ;

Des dispositions relatives au statut des grands mutilés (article L 37 du code des pensions) ;

Des dispositions relatives au minimum indemnisable en vigueur, etc.

Pour remédier à cette inégalité de traitement que rien ne justifie, je vous demande donc d'adopter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à déposer un projet de loi tendant à compléter l'article L 13 bis du code des pensions militaires d'invalidité de la manière suivante :

« Les victimes militaires « hors guerre » bénéficient comme les victimes militaires de guerre du choix du barème le plus avantageux. »

ANNEXE N° 717

(Session de 1954. — Séance du 15 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1955 (I. — Service des affaires étrangères), par M. Jean Maroger, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, tenant compte, assez largement, des observations faites l'an dernier par le Parlement (vous vous rappelez sans doute combien vivement avait été soulignée, ici même, l'insuffisance des dotations concernant la diffusion de la langue et de la culture française à l'étranger), le Gouvernement a révisé l'évaluation de nombreux chapitres du budget, notamment ceux des relations culturelles ; il a présenté un budget qui s'élève, en ce qui concerne les crédits de fonctionnement, au total à 44.771.231.000 F, contre 44.075.487.000 F l'an dernier, soit une augmentation de près de 700 millions, dont 326 millions pour les relations culturelles.

La commission des finances de l'Assemblée nationale, dans un rapport très complet de M. Gaillard, a formulé de nombreuses observations sur ce budget, et propose toute une série de réductions, dont toutes n'étaient pas simplement indicatives.

Sur de très nombreux points, l'Assemblée nationale n'a pas suivi la commission des finances. Finalement, le montant du budget, tel qu'il nous est envoyé, s'élève à 44.637.522.000 F.

Votre commission a repris l'examen du projet et vous présentera, au cours du présent rapport, ses observations tant sur les différents chapitres du budget que sur les discussions qui ont eu lieu à l'Assemblée nationale.

I. — Moyens des services.

Votre rapporteur vous avait signalé, l'an dernier, un gonflement assez sensible des effectifs, donc des dépenses, de l'administration centrale et vous en avait donné les motifs.

Ce gonflement s'est arrêté cette année et les dépenses de personnel sont sensiblement égales à celles de l'an dernier.

Il en est de même pour les services à l'étranger, tant en personnel qu'en dépenses.

Les dépenses de matériel présentent, par contre, une augmentation assez sensible (181 millions) qui tient aux majorations de loyer, à la remise en état du domaine de la Celle-Saint-Cloud et au rééquipement des télécommunications du ministère (80 millions).

Au total, l'ensemble des crédits correspondants aux moyens des services passait, dans le projet du budget, de 6.510 millions en 1954 à 6.713 pour 1955.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9281, 9552 et in-6° 1667 ; Conseil de la République, n° 692 (année 1954).

C'est à ce chiffre, relativement modeste, que s'élèvent les dépenses propres de l'administration des affaires étrangères, tant au quai d'Orsay qu'à l'étranger.

« Relativement » s'entend tant par rapport aux autres dépenses des services civils de la nation que par rapport aux sommes consacrées par d'autres nations à leurs relations extérieures (Etats-Unis, Grande-Bretagne, Belgique, etc.) qui disposent en général de services beaucoup plus étoffés.

Nous analyserons sommairement ces divers crédits et rappellerons les discussions et modifications auxquelles ils ont donné lieu devant l'Assemblée nationale.

Sur le chapitre 31-01 (administration centrale, rémunérations principales), la commission des finances de l'Assemblée nationale avait proposé un abattement de 100.000 F, pour inviter le Gouvernement à combler les vacances d'emplois d'administrateurs civils du ministère des affaires marocaines et tunisiennes en faisant appel aux administrateurs en surnombre du ministère des affaires étrangères.

Cet abattement a été retiré en séance par le rapporteur.

Je rappelle qu'à propos de la discussion du budget des affaires marocaines, sur le rapport de notre collègue Gaspard, le Conseil de la République a demandé qu'un certain nombre d'emplois au service central de ce ministère soient réservés aux contrôleurs civils des administrations marocaines et tunisiennes. Les dispositions prises dans le présent budget le permettent.

Sur le même chapitre, la commission des finances de l'Assemblée nationale avait proposé une réduction de 284.000 F correspondant à la modification du classement indiciaire du délégué français auprès du Conseil de l'Europe.

L'Assemblée n'a pas accepté, et, finalement, le chapitre 31-01 a été adopté au chiffre du Gouvernement.

Votre commission vous propose de faire de même.

Sur le chapitre 31-02 (administration centrale, rémunérations accessoires), l'Assemblée nationale a accepté, avec l'accord du Gouvernement, l'abattement proposé par sa commission, de 100.000 F, au titre du crédit provisionnel pour l'allocation d'une indemnité à l'agent chargé des fonctions de conservateur du domaine de la Celle-Saint-Cloud, mais elle a rejeté un abattement de 75.000 F, comportant disjonction du crédit provisionnel prévu en vue de l'allocation d'indemnités aux membres des diverses commissions siégeant auprès du ministère des affaires étrangères.

Sans prendre parti sur le principe de telles indemnités, l'Assemblée nationale a pensé que le ministère des affaires étrangères devait être traité, en cette matière, comme les autres, et qu'il ne convenait pas de prendre à son égard une mesure particulière.

Votre commission reconnaît l'équité de cette position ; mais, avant d'étendre cette rémunération aux commissions des affaires étrangères, elle voudrait que le Gouvernement précise sa position sur l'ensemble de la question.

En conséquence, et afin de provoquer ces précisions, elle a pratiqué une réduction indicative de 1.000 F.

Sur le chapitre 31-11 (services à l'étranger), la commission des finances de l'Assemblée nationale avait proposé un abattement de 3.802.000 F portant suppression du crédit prévu pour la rémunération d'un ministre plénipotentiaire dont la création est demandée en même temps que celle d'une légation à Taëz (Yemen).

Sur l'intervention du secrétaire d'Etat et du président de la commission des affaires étrangères, ce crédit a été rétabli.

Votre commission pense qu'il se pose, à propos de cette affaire, deux problèmes distincts : la création d'une légation au Yémen, à laquelle, sauf avis de la commission des affaires étrangères, votre commission des finances ne saurait faire objection, et la création d'un nouvel emploi de ministre plénipotentiaire de 2^e classe, en surnombre, qui n'en est pas le corollaire obligé. Comme l'a fait, en effet, observer la commission des finances de l'Assemblée nationale, le nombre des ministres plénipotentiaires a suivi une progression très rapide passant de 71 en 1939 à 115 aujourd'hui, progression qui est supérieure à celle du nombre des légations. Votre commission propose donc d'accepter la mesure ; elle ne juge pas suffisant, toutefois, que celle-ci soit compensée par le simple blocage d'un poste de conseiller des affaires étrangères et proposé de supprimer purement et simplement ce dernier.

Sur ce même chapitre, la commission des finances de l'Assemblée nationale avait proposé un abattement de 13 millions, réduisant ainsi de moitié le crédit provisionnel prévu en vue de couvrir la hausse du coût de la vie pouvant intervenir à l'étranger au cours de l'année 1955. Par cette réduction, la commission marquait en outre son désir de voir réaliser la réforme du régime des rémunérations des personnels en service à l'étranger.

Après d'énergiques interventions du secrétaire d'Etat et du président de la commission des affaires étrangères, cet abattement de 13 millions a été ramené à une réduction indicative de 1.000 F.

L'expérience montre qu'il est indispensable que l'administration dispose d'un crédit provisionnel relativement important pour faire face aux brusques détériorations du pouvoir d'achat de telle ou telle monnaie nationale.

Autre chose est le problème de la révision du mode de calcul des éléments variables qui interviennent dans la rémunération de nos agents à l'étranger. Cette révision, au demeurant assez complexe, est énergiquement réclamée par la Cour des comptes et est en instance depuis de longues années. Le Gouvernement ayant pris, devant l'Assemblée nationale, au cours de la discussion, l'engagement formel de procéder à cette révision au cours de l'année 1955, votre commission a satisfaction et a maintenu le crédit aux chiffres de l'Assemblée nationale.

La commission des finances de l'Assemblée nationale avait enfin, sur le même article, demandé la disjonction d'un crédit de 3.800.000 F correspondant à la nomination de trois conseillers diplomatiques du Gouvernement.

L'Assemblée a rétabli le crédit.

Jusqu'à présent, il existait trois conseillers diplomatiques, emplois créés à la suite d'une ordonnance du 26 octobre 1945. En application de la même ordonnance, le Gouvernement a nommé trois nouveaux conseillers, et il demande maintenant au Parlement d'avaliser sa décision en inscrivant au budget les crédits nécessaires. L'ordonnance précitée stipule d'ailleurs que l'effectif des conseillers diplomatiques est fixé chaque année par la loi de finances.

Si le Gouvernement faisait — ou entendait faire — appel au concours effectif de ces conseillers, votre commission ne serait pas systématiquement opposée à la création de ces postes. Mais, hormis l'un d'eux à qui il a été trouvé une mission digne de son expérience et de son imagination, il est manifeste que le Gouvernement n'a pas été jusqu'ici pressé d'utiliser ces nouveaux conseillers. Et si, comme il n'est pas contesté, ces agents ne méritent pas de disgrâce, pourquoi ne pas les avoir laissés, plus longtemps, dans les postes qui leur étaient confiés ? Les mouvements diplomatiques ont toujours été chose délicate. Les ministres des affaires étrangères s'en sont toujours tirés sans cette commodité. Et les circonstances exceptionnelles, qui ont pu motiver l'ordonnance en 1945, ne peuvent plus être invoquées en 1951.

Il a été toutefois déclaré à votre rapporteur qu'il était dans les intentions du Gouvernement, et dans celles du nouveau secrétaire général, de procéder à une réorganisation des services, à la suite de laquelle les conseillers diplomatiques maintenus auraient un emploi utile et effectif.

Dans ces conditions, et pour ne pas infliger à d'excellents diplomates une déception imméritée, votre commission a maintenu le crédit au chiffre de l'Assemblée nationale, en le frappant seulement d'une réduction indicative de 1.000 F, afin que le Gouvernement, en séance, puisse confirmer les déclarations faites à votre rapporteur, et pour bien marquer que la création de ces trois emplois n'est autorisée qu'à titre provisoire, et pour l'exercice 1951 seul, et que toute la question des conseillers diplomatiques devra être reprise, après la réorganisation projetée, lors du budget de 1956.

Sur le chapitre 31-13 (Services à l'étranger. — Rémunérations de concours auxiliaires), la commission avait proposé à l'Assemblée nationale une réduction de 1 million de francs pour obtenir du Gouvernement qu'il précise les raisons qui l'ont conduit à prévoir une augmentation de crédits (31 millions) pour la rémunération des auxiliaires des postes diplomatiques et consulaires.

Les explications du Gouvernement ont satisfait la commission des finances qui a retiré son abatement et le chapitre a été voté au chiffre du Gouvernement. Au cours de la discussion, il est apparu que le crédit total, même ainsi majoré, reste encore insuffisant pour rémunérer convenablement ces auxiliaires, et qu'un crédit supplémentaire apparaîtra, à bref délai, indispensable. Votre commission ne peut donc que vous proposer de maintenir le chiffre du Gouvernement, sous réserve d'une réduction indicative.

Sur le chapitre 31-11 (Services à l'étranger. — Remboursement de frais), la commission proposait d'abord un abatement de 10 millions pour inviter le Gouvernement à calculer d'une façon plus stricte les frais de transport du mobilier et à éviter les mutations trop fréquentes du personnel.

Le secrétaire d'Etat a, dans sa réponse, repris une suggestion du Conseil de la République tendant à faire acquérir par l'Etat du mobilier qui resterait en permanence dans les légations, de manière à réduire des dépenses qui sont de l'ordre de 300 millions par an.

La commission des finances de l'Assemblée nationale a donné son accord, en indiquant qu'il serait en effet judicieux de réserver une partie du crédit à la constitution d'une dotation en capital affectée à l'achat de mobilier.

Après quoi, Gouvernement et commission étant d'accord, l'Assemblée a maintenu l'abattement de 10 millions — ce qui ne résout en aucune manière la constitution de la dotation en capital envisagée.

Votre commission vous propose de pratiquer sur ce chapitre une réduction indicative de 1.000 F afin de permettre au Gouvernement de reconsidérer la question et de préciser sa position.

Sur ce même chapitre, la commission des finances avait proposé un abatement de 2.100.000 F, correspondant à la disjonction d'une augmentation de même somme demandée par le Gouvernement au titre de l'ajustement des crédits afférents aux frais de déplacement des membres du conseil des Français à l'étranger.

Aucune observation n'a été faite en séance, et l'abattement a été maintenu.

Je vous rappelle que l'an dernier, notre collègue M. Ernest Pezet, avait demandé l'augmentation de ces crédits.

S'il est possible, comme l'écrit M. Gaillard dans son rapport, qu'un certain nombre de personnalités appartenant à ce conseil sont en mesure, en raison de leur situation sociale ou des voyages fréquents qu'elles effectuent à Paris pour leurs affaires, de supporter les frais de déplacement, il y en a d'autres qui ne peuvent les supporter, et qui ne peuvent assister à la session de ce conseil que dans la mesure où il renferme suffisamment de membres fortunés pour libérer les crédits nécessaires. Ou ce conseil est utile, ou il ne l'est pas; ou il doit se réunir tous les ans ou on peut ne le réunir que tous les deux ou trois ans. Mais que l'Etat, sans acception de personne, prenne à sa charge les sommes nécessaires à son bon fonctionnement.

Votre commission vous propose en conséquence de rétablir le crédit au chiffre proposé par le Gouvernement.

Sur le chapitre 31-94 (Frais de correspondance, etc.) la commission des finances avait proposé un abatement de 20 millions en vue de limiter le recours aux télégrammes chiffrés dont les services des affaires étrangères font un usage manifestement excessif.

Cette réduction a été adoptée sans débat, et votre commission vous propose de suivre l'Assemblée nationale.

Sur le chapitre 31-95 (Missions. — Conférences internationales) la commission des finances avait proposé une réduction de 1 million

pour qu'un effort soit fait pour réduire le nombre de déplacements des personnalités officielles et (pour limiter, avait dit M. Gaillard dans son rapport, la débordante activité des professionnels du déplacement à l'étranger).

Le Gouvernement a accepté la réduction qui a été votée par l'Assemblée. Votre commission vous propose de suivre l'Assemblée nationale.

II. — Interventions publiques.

Sous ce titre sont groupées toutes les autres dépenses ressortissant au ministère des affaires étrangères, c'est-à-dire les dépenses des relations culturelles et les participations diverses de la France à des dépenses internationales.

L'ensemble s'élève, dans le projet du budget, à 8.027.946.000 F, contre 7.565.100.000 F l'an dernier.

Nous allons reprendre, comme nous l'avons fait pour les moyens des services, l'examen des différents chapitres et des discussions de l'Assemblée nationale.

Toutes les dépenses des relations culturelles sont maintenant groupées dans un seul chapitre, le 42-22, qui s'élève à la somme de 3.587.514.000 F, en augmentation de 326,5 millions par rapport aux crédits correspondants de l'an dernier.

Le Conseil de la République ne peut que marquer sa satisfaction de voir ainsi redressée la dotation des relations culturelles, ainsi qu'il n'avait cessé de le réclamer.

L'Assemblée nationale a voté ce chapitre au chiffre du Gouvernement, mais elle a pris acte d'un accord intervenu en séance entre le Gouvernement et sa commission pour modifier la répartition de cet important crédit global entre les différents articles.

Cette modification a eu essentiellement pour objet de réduire l'augmentation des crédits demandés par le Gouvernement au titre des manifestations artistiques et de reporter les crédits ainsi dégagés au bénéfice des articles 1^{er} et 2. (Rémunération du personnel enseignant et fonctionnement des services sociaux et établissements culturels à l'étranger).

Il a été donné l'assurance à votre rapporteur que les crédits attribués aux manifestations artistiques restent suffisants au moins pour l'essentiel de ces manifestations (Comédie française, Théâtre national populaire, tournées J.-L. Barrault, etc.).

Votre rapporteur rappelle que ces crédits ne concernent pas l'ensemble des dépenses de nos relations culturelles avec l'étranger, puisque n'y figurent pas — sauf en ce qui concerne le lycée de Vienne — les dépenses relatives à l'Allemagne et à l'Autriche qui sont incluses dans le budget des affaires allemandes et autrichiennes.

Si notable que soit le redressement opéré cette année, il est certainement encore insuffisant.

En ce qui concerne notamment la diffusion du livre, si on assiste à une progression continue de la vente des livres et périodiques, les résultats obtenus ne peuvent encore être considérés comme satisfaisants.

Nos livres sont trop chers. Cela tient, pour une part, à la marge excessive que se réserve trop souvent les libraires étrangers. Là, il s'agit d'un problème d'organisation commerciale, et il appartient à nos éditeurs — qui s'y emploient, d'ailleurs — de le résoudre.

Cela tient aussi au niveau général des prix en France, et l'aide à l'exportation y pourvoit dans une certaine mesure.

Mais cela tient aussi au coût élevé des transports, surtout pour les expéditions de faible poids.

Le même problème s'est posé pour la presse, qui a obtenu une réduction de 50 p. 100 sur le tarif général des imprimés, prévue par la convention postale universelle.

Le ministère des affaires étrangères a demandé que cette mesure soit étendue aux livres — mais les conversations engagées avec le ministère des postes n'ont pas abouti.

Votre commission pense qu'il y aurait là, en effet, un moyen efficace d'aider à la diffusion du livre, et elle demande que l'étude de ce problème soit poursuivie et qu'il lui en soit rendu compte lors de la présentation du prochain budget. Et, pour marquer son désir d'obtenir à ce sujet un engagement précis du Gouvernement, elle a pratiqué une réduction indicative de 1.000 F sur ce crédit.

Le chapitre 42-23 (assistance technique bilatérale) a été l'objet, cette année, d'une majoration importante (266 millions contre 146).

Après une courte discussion qui a fait ressortir combien cet effort est encore limité, l'Assemblée a voté ce chapitre au chiffre du Gouvernement. Votre commission vous propose de faire de même.

Le chapitre 42-31 qui groupe les participations de la France à des dépenses internationales s'élève cette année à 3.377.403.000 F, en augmentation de 76.390.000 F sur l'année dernière.

La commission des finances de l'Assemblée nationale avait proposé sur ce chapitre trois abattements.

Le premier (10 millions) pour marquer le désir de voir la France prendre l'initiative au sein des organismes internationaux d'une réduction de leurs dépenses d'administration et de gestion.

Après discussion, cet abatement a été ramené à une réduction indicative de 1.000 F, acceptée par le Gouvernement.

A l'avis de votre rapporteur, qui a pris part, à deux reprises, aux travaux de l'O. N. U. et de sa commission des comptes, une action, dans le sens désiré, ne peut être efficace que si elle est concertée, à l'avance, entre les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et la France, dont les contributions couvrent à elles trois, une peu plus de la moitié des dépenses de cet organisme, mais auquel la France, à elle seule, ne participe que pour 6 p. 100. Mais, en séance, les interventions sont vaines, devant la poussée des petits Etats qui sont la grande majorité.

Si donc le Gouvernement veut associer le Parlement à cette action, c'est à l'avance, au moment de la préparation de ces budgets et des

conversations avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, que des membres du Parlement, par exemple les rapporteurs des deux Assemblées, devraient être appelés à participer à ces travaux.

Sous le bénéfice de cette observation, votre commission a maintenu le crédit au chiffre de l'Assemblée nationale.

Le second abattement (100 millions) avait pour objet de réduire de moitié la subvention prévue au titre du programme d'aide et de travaux de secours pour les réfugiés arabes de Palestine (U. N. R. W. A.) motif pris de ce que les contributions antérieures n'avaient pas été dépensées. L'Assemblée nationale, à la demande du Gouvernement, a rétabli le crédit, et votre commission vous propose également de le maintenir.

Le troisième abattement comportait disjonction du crédit de 49.600.000 F relatif à la participation de la France à la corporation financière libyenne, eu égard à l'état des relations actuelles de la France et de la Libye.

La discussion de cet abattement a été jointe à la discussion du chapitre 42-33 — assistance à la Libye — (360 millions) dont la commission des finances proposait également la disjonction.

Le Gouvernement a demandé que soit au moins maintenue la portion de ces crédits qui correspond aux versements que nous faisons à la Libye, en contrepartie de notre établissement militaire au Fezzan, conformément aux accords de 1951 dont nous demandons le renouvellement.

L'Assemblée nationale a suivi le Gouvernement: elle a, par suite, maintenu, au chapitre 42-31, le crédit de 19.600.000 F et ramené à 260 millions le crédit inscrit au chapitre 42-33.

Votre commission vous propose de suivre l'Assemblée nationale.

Sur le chapitre 42-32 (subventions à divers organismes) la commission des finances avait proposé une réduction de 510.000 F correspondant aux augmentations de crédits demandés. Le Gouvernement a accepté cette réduction et l'Assemblée nationale a entériné.

Votre commission vous propose cependant de rétablir ces crédits, d'importance minime, pour ne pas compromettre le fonctionnement d'organisations qui apparaissent utiles.

Sur ce même chapitre, un vif débat a eu lieu, à l'Assemblée nationale et à l'initiative du rapporteur de la commission des affaires étrangères, à propos de la subvention de 10 millions allouée au mouvement européen, subvention qui a été finalement maintenue.

Votre rapporteur a été de ceux qui ont été partisans d'une telle subvention pour affranchir ce mouvement, né à la suite des grandes assises de la Haye, en 1948, de toute influence étrangère ou d'intérêts privés.

Vous savez que ce mouvement s'est révélé ardent partisan de la C. E. D. et de la communauté européenne, et a fait, en leur faveur, une très vive propagande qui s'est étendue, au cours du printemps et de l'été dernier, aux parlementaires, sous forme d'une lettre quasi hebdomadaire.

On peut raisonnablement estimer que cette subvention n'était pas destinée à une telle propagande, et je pense, pour ma part, que ces excellents amis du mouvement européen ont été, en l'affaire, mal inspirés — mais je pense aussi que lorsqu'on est partisan d'un système de liberté, il faut savoir en accepter philosophiquement toutes les conséquences, sinon même certains excès.

C'est dans le même esprit que votre commission, après avoir pris connaissance du débat intervenu à l'Assemblée nationale, a, à la majorité, écarté toute réduction de ce crédit.

Au chapitre 42-34 (assistance aux réfugiés en France), la commission des finances avait effectuée sur ce chapitre une réduction de 3.250.000 F (1 p. cent du montant du crédit) afin d'obtenir que le ministère des affaires étrangères agisse en liaison avec le ministère du travail pour assurer le reclassement des réfugiés étrangers en France.

Sur l'intervention de M. Daniel Mayer, rappelant combien cette liaison est étroite, l'Assemblée nationale a rétabli le crédit au chiffre du Gouvernement.

Votre commission vous propose de suivre l'Assemblée nationale. Les autres chapitres des interventions publiques ont été adoptés sans modification, et votre commission ne vous en propose pas, exception faite du chapitre 46-92 (frais d'assistance et d'action sociale, concernant les Français de l'étranger nécessaires).

Nos collègues représentant les Français de l'étranger ont fait ressortir combien, malgré l'effort réalisé cette année, ces dotations restaient insuffisantes, notamment celle de l'article 3 (subvention au comité d'entraide aux Français rapatriés), qui dispose de 8,5 millions alors qu'il distribue plus d'un million de secours par mois.

Votre commission ne peut que vous proposer une réduction indicative de 1.000 F pour attirer l'attention du Gouvernement sur la situation de ces malheureux rapatriés et l'inviter à prendre les mesures nécessaires pour mettre ce comité à même de faire face à ses charges.

III. — Investissements.

Vous savez que maintenant sont joints au budget de chaque département ministériel les autorisations de programme et les crédits de paiement demandés au titre des dépenses en capital.

Disparaissent donc cette année du présent budget les investissements en Tunisie et au Maroc qui figurent au budget du ministère des affaires marocaines et tunisiennes.

Le chapitre 56-20 est relatif aux acquisitions immobilières des relations culturelles.

Il comporte une autorisation de programme de 471 millions et 332 millions de crédits de paiement pour 1955, dont 482 pour les opérations en cours et 150 pour les opérations nouvelles (lycée de Vienne — tranche supplémentaire — et divers instituts français et centres culturels).

Aucune observation n'a été faite à l'Assemblée nationale.

Vous vous rappelez que, l'an dernier, nous avons émis l'idée que de telles opérations paraissent pouvoir être faites, non en dotations budgétaires, mais par emprunts, en France ou à l'étranger.

Cette suggestion a été saisie avec empressement par la direction des affaires culturelles qui a négocié auprès de la caisse des dépôts des emprunts pour un total de 150 millions, qui seraient contractés par les organisations intéressées et auxquelles la garantie que l'Etat serait accordée par une clause spéciale de la loi de finances.

(Alliance française: lycée à Santiago-du-Chili; lycée français de Tanger; mission laïque: lycée de fille à Addis-Abéba; alliance israélite: lycée à Tel-Aviv.)

Il doit être cependant bien entendu que de telles opérations doivent être incluses, soit comme autorisations de programme, soit comme crédits de paiement, dans le fascicule budgétaire.

Pour le moment, elles n'y sont mentionnées que par l'inscription au chapitre 42-22 (relations culturelles) des annuités correspondantes.

Les dépenses d'achat, de construction et d'aménagements d'immeubles diplomatiques et consulaires font l'objet du chapitre 57-10. Il comporte des autorisations de programme pour 1.826 millions et des crédits de paiement pour 626,8 millions.

Ils s'appliquent à la construction d'immeubles consulaires à Hambourg et à Mayence, d'immeubles diplomatiques à Tokyo, Varsovie et Caraberra, à l'installation de l'organisation mondiale de la santé à Brazzaville, à l'acquisition d'un terrain pour le siège de l'O. T. A. N. à Paris, etc.

C'est à propos de ces investissements, tout autant que de ceux des relations culturelles, que le Conseil de la République avait émis la suggestion d'opérer par emprunts, en France ou à l'étranger, afin d'une part d'éviter que ces travaux ne s'étièrent sur un nombre d'année excessif — ce qui est déplorable à tous égards — et d'autre part de permettre d'aborder la réalisation d'un programme d'acquisition de logements pour nos agents à l'étranger. Il a été signalé à maintes reprises, tant à l'Assemblée nationale qu'ici, la part considérable du traitement que représente, pour nos agents, les loyers qu'ils ont à payer (25, 30 p. 100 et plus). L'Etat aurait certainement intérêt à les loger, et à réviser en conséquence les indemnités résidentielles.

Or, bien que cette suggestion ait paru recueillir, l'an dernier, l'assentiment de M. Edgar Faure, aucune suite n'a été donnée aux ouvertures faites, au cours de l'année, par le ministère des affaires étrangères et l'affaire ne paraît pas même avoir été étudiée par le ministère des finances.

La commission des finances de l'Assemblée nationale n'a fait, sur ce chapitre, qu'une observation, mais d'importance, puisqu'elle avait disjoint le crédit de paiement de 100 millions pour l'installation du siège de l'O. T. A. N. à Paris, sur un terrain dépendant de la ville de Paris et que l'Etat doit acquérir.

Sur l'intervention du secrétaire d'Etat, ce crédit, d'accord avec la commission, a été rétabli.

L'on sait que la disparition des bâtiments provisoires du Palais de Chaillot est réclamée par la ville de Paris, et par ce qu'on appelle l'opinion parisienne.

Votre rapporteur, pour avoir fréquenté ces lieux lors de la session de l'O. N. U. est revenu le sentiment des participants étrangers, est d'un avis totalement opposé. Il y a là, vue de l'intérieur de la grande salle des Pas Perdus aménagée par un architecte de grand talent, une perspective admirable qui groupe tout à la fois la Seine, la Tour Eiffel et l'Ecole militaire et telle que Paris seul peut en offrir. Il s'agit de savoir si un centre de conférences internationales est fait pour les parisiens qui le regardent de l'extérieur, ou pour les étrangers qui sont appelés à y séjourner. On peut partout édifier des constructions grandioses, même à New-York pour l'O. N. U.; on attend de Paris autre chose.

Sans prendre parti dans cette controverse, votre commission des finances regrette que n'ait pas été réglé le problème du financement, dans un délai rapide, des immeubles que le ministère des affaires étrangères a à construire à l'étranger, et sans qu'ait été définie sa politique d'investissements à l'étranger.

Elle regrette de se trouver, en ce qui concerne le problème de l'O. T. A. N., devant le fait accompli.

Dans ces conditions, elle a disjoint l'autorisation de programme de 900 millions et le crédit de 100 millions prévus pour l'installation du siège de l'O. T. A. N.

Les autres dispositions de ce chapitre, et notamment les crédits pour la Sarre, n'appellent pas de sa part d'observations.

IV. — Dispositions diverses.

L'article 4 du projet de loi prévoit l'augmentation du timbre Nansen.

Votre commission n'est pas convaincue de l'opportunité de maintenir ce timbre, institué il y a une trentaine d'années, et dont la perception paraît très compliquée.

Aussi bien, cette question pourrait être réglée par la loi de finances.

Dans ces conditions, votre commission vous propose de disjointe cet article.

Au terme de ce long exposé, votre commission veut faire une observation générale.

Elle a, au cours de ces dernières années, et le Conseil de la République avec elle, émis le désir que soient repensés toute l'organisation de notre représentation diplomatique et consulaire, tant à l'administration centrale qu'à l'étranger, la définition de nos tâches, les moyens nécessaires à les bien remplir.

Cette préoccupation se retrouve tout au long de ce rapport et des discussions à l'Assemblée nationale. Il est inutile d'en énumérer les détails. J'y ajouterai cependant celle, manifestée encore cette année en commission par notre collègue Armengaud, touchant

la réduction probablement excessive de nos consulats, devant l'effort de la République fédérale allemande.

Votre commission souhaite que, lors de cette réorganisation, ne soit pas perdue de vue la mission qui incombe à nos agents diplomatiques de suivre les nombreux problèmes que pose la défense des intérêts des Français à l'étranger.

Aussi votre commission a-t-elle appris avec satisfaction que la tâche tracée par le Gouvernement au nouveau secrétaire général du ministère des affaires étrangères était précisément de prendre en mains l'étude et la réalisation de cette réorganisation. Votre commission ne met pas en doute que cette tâche sera poursuivie avec toute la célérité et l'énergie nécessaires.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous propose d'adopter le présent budget aux chiffres ci-après indiqués.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre des affaires étrangères, au titre des dépenses ordinaires pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 44.635.736.000 F.

Ces crédits s'appliquent :

A concurrence de 6.707.793.000 F, au titre III : « Moyens des services » ;

Et à concurrence de 7.927.943.000 F, au titre IV : « Interventions publiques ».

Art. 2. — Il est ouvert au ministre des affaires étrangères pour l'exercice 1955, au titre des dépenses en capital, des crédits de paiement s'élevant à la somme de 2.753 millions de francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 3.292 millions de francs.

Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent, à concurrence de 859 millions de francs pour les crédits de paiement et de 1.398 millions de francs pour les autorisations de programme, au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat » et, à concurrence de 1.894 millions de francs pour les crédits de paiement et de 1.894 millions de francs pour les autorisations de programme, au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat » conformément à la répartition, par service et par chapitre, figurant à l'état B annexé à la présente loi.

Art. 3. — Les matières faisant l'objet du décret-loi du 28 août 1937 mettant en vigueur le tarif des droits à percevoir dans les chancelleries diplomatiques et consulaires et au ministère des affaires étrangères, relèveront, à dater de la promulgation de la présente loi, de la compétence du pouvoir réglementaire.

Des décrets pris sous le contreseing du ministre des affaires étrangères et du ministre chargé du budget pourront, en tant que de besoin, compléter ou modifier les dispositions fondamentales dudit tarif.

Art. 4 (ancien 4). —

ANNEXE N° 718

(Session de 1954. — Séance du 15 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1955 (III. — Services français en Sarre), par M. Jean Maroger, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le budget des services français en Sarre tel qu'il a été présenté par le Gouvernement s'élevait à 1.206 millions 302.000 F contre 1.235.960.000 F en 1954.

Une lettre rectificative qui a fait disparaître les fonds spéciaux et réduit la dotation des dépenses de presse et information, l'a ramené à 1.156.302.000 F.

Ce budget, vous le savez, est un budget de reconduction, les services français en Sarre devant connaître une profonde transformation après la mise en application des accords intervenus entre le gouvernement de la République fédérale allemande et le Gouvernement français.

Au cours de la discussion devant l'Assemblée nationale les propositions du Gouvernement ont fait l'objet de quatre abattements : L'un de 850.000 F sur le chapitre 31-02 (indemnités et allocations diverses) ;

Le second, de 353.000 F sur le chapitre 34-01 (remboursements de frais) tendant à inviter le Gouvernement à réduire le nombre de déplacements d'agents entre Paris et Sarrebruck ;

Le troisième, de 1 million de francs, en vue d'inviter les services des domaines à faciliter le transfert du matériel et du mobilier devenant disponibles au bénéfice des administrations qui en ont besoin ;

Le quatrième, de 12.284.000 F, sur le chapitre 31-91 (dépenses de location et de réquisition) disjoignant l'augmentation de crédits demandée, alors que le nombre des locaux loués accuse une forte diminution.

Les abattements ont été adoptés sans débat, et sans observation du représentant du Gouvernement.

Votre commission vous propose de suivre l'Assemblée nationale et de maintenir ces abattements.

La seule question importante qui se pose, à propos de ce budget, est celle du sort qui sera fait aux agents contractuels ou temporaires des services français en Sarre.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n° 9283, 9484, 9553 et in-8° 1668 ; Conseil de la République, n° 693 (année 1954).

C'est exactement le même problème que celui qui a été évoqué à propos des agents du service des affaires allemandes et autrichiennes, sauf qu'il s'agit d'un personnel moins nombreux (160 dont environ la moitié pourra être conservée dans les futurs services) et d'un personnel qui se verra licencié par le succès même de la politique à laquelle il a collaboré.

La commission des finances de l'Assemblée nationale a pensé que ce problème devrait être réglé dans un cadre plus vaste, englobant non seulement les agents de Sarre et d'Allemagne, mais aussi ceux d'Indochine et de l'Inde, et par un article additionnel à insérer dans la loi de finances, prévoyant la possibilité pour ces agents d'être reclassés dans les diverses administrations en France ou dans l'Union française.

Devant l'Assemblée, le rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères a déposé un article additionnel, destiné à être inséré dans le présent projet de loi et non dans la loi de finances, et instituant l'obligation (et non la simple faculté) de reclassement des agents des services de la Sarre.

Cet amendement a été disjoint, sur l'observation qu'il était irrecevable, en vertu de l'article 63 du règlement de l'Assemblée (disposition de caractère non strictement budgétaire).

Et finalement la discussion a pris fin, sur la promesse que la question serait reprise lors de la discussion de la loi de finances.

Votre commission des finances vous rappelle qu'au cours du débat qui s'est institué ici, le 25 novembre dernier, lors de la discussion du budget des affaires allemandes, un amendement, dans le même sens que celui de M. Vendroux, avait été déposé par nos collègues Pöher et Debré, appuyé par M. Moutet et retiré finalement parce qu'irrecevable dans une loi budgétaire.

Votre commission des finances, elle, avait pris une position un peu différente : elle avait, par une réduction indicative de 1.000 F, marqué son désir de voir le Gouvernement régler par décret cette irritante question, en faisant aboutir des négociations depuis longtemps en cours entre le ministère des affaires étrangères, le ministère des finances et la fonction publique, dispositions qui semblaient de nature à donner satisfaction à la plupart des agents en cause.

M. le secrétaire d'Etat a déclaré qu'il était en effet dans les intentions du Gouvernement de compléter et modifier le décret du 17 novembre 1953, jugé d'un commun accord insuffisant ; il ajoutait que l'accord était à peu près réalisé, au sein des administrations intéressées, en ce qui concerne les catégories B, C et D, et qu'en ce qui concerne la catégorie A, il s'engageait à faire étudier les diverses suggestions proposées.

M. le secrétaire d'Etat ajoutait :

« A l'heure actuelle, la commission des finances de l'Assemblée nationale étudie également ce problème sous l'angle du budget de la Sarre, et je ne doute pas que, lorsque ce budget viendra devant vous, vous aurez satisfaction. »

Nous sommes au rendez-vous, et nous ne pouvons que constater que le décret en question n'est pas sorti.

Dans ces conditions, votre commission, sans préjuger ce qui pourra être fait lors de la présentation de la loi de finances, a disjoint le crédit de 212.518.000 F faisant l'objet du chapitre 31-01.

Grâce à la nouvelle procédure constitutionnelle, l'Assemblée nationale sera à même de se saisir à nouveau de ce problème. Si, comme nous l'espérons, votre Assemblée approuve sa commission, et si l'Assemblée nationale suit, en l'affaire, le Conseil de la République, il ne dépendra que du Gouvernement, en tenant la promesse qu'il a faite de promouvoir son décret rectificatif, d'obtenir le vote définitif du budget des services français en Sarre.

PROJET DE LOI

Article unique. — Il est ouvert au président du conseil, ministre des affaires étrangères, au titre des dépenses ordinaires des services français en Sarre pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme totale de 919.297.000 F.

Ces crédits s'appliquent :

A concurrence de 560.997.000 F, au titre III : « Moyens des services » ;

Et à concurrence de 358.300.000 F au titre IV : « Interventions publiques ».

ANNEXE N° 719

(Session de 1954. — Séance du 15 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'agriculture pour l'exercice 1955, par M. de Montalembert, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, fidèle à la ligne de conduite qu'il s'est tracée depuis plusieurs années, votre rapporteur cherchera à vous présenter un tableau aussi complet que possible de l'ensemble des possibilités financières que l'Etat mettra, l'an prochain, à la disposition de l'agriculture française.

Il reconnaît toutefois, avec plaisir, que sa charge est plus facile que précédemment en raison des améliorations de présentation apportées par le Gouvernement, peut-être sous l'inspiration des demandes de notre Assemblée.

C'est ainsi que la loi relative au budget de l'agriculture a incorporé successivement, outre les crédits de fonctionnement, d'abord

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n° 9285, 9599, 9525, 9600 et in-8° 1561 ; Conseil de la République, n° 666 (année 1954).

les crédits d'investissement provenant de l'ancien budget de reconstruction et d'équipement, puis les crédits sociaux antérieurement inclus dans le fonds de modernisation et d'équipement et, enfin, au titre des dépenses sur ressources affectées, certains comptes spéciaux.

Ce regroupement n'est d'ailleurs pas total. D'une part, il existe encore, en dehors du budget, un certain nombre de fonds, tel le fonds national de progrès agricole. D'autre part, certaines dépenses qui sont imputées au budget en cours d'année ne font pas l'objet d'autorisations préalables du Parlement, car les crédits destinés à les couvrir sont ouverts par la procédure des fonds de concours. Nous aurons l'occasion de revoir ci-après, plus en détail, ces différents points.

Dépenses ordinaires.

Article 1^{er} et état A du projet de loi.)

Les crédits ouverts à ce titre, pour l'exercice 1954, s'élevaient à 13.293.333.960 F.

Au titre de 1955, le Gouvernement avait demandé, initialement, un ensemble de dotations de 11.601.315.000 F, mais, l'Assemblée nationale ayant disjoint certains chapitres en raison de l'insuffisance des crédits qui étaient prévus, le Gouvernement a déposé une lettre rectificative demandant un supplément de dotations de 538.500.000 F.

Au total, les crédits demandés par le Gouvernement s'élevaient donc à 11.959.815.000 F, en augmentation, par rapport à l'année précédente, de 1.636.512.000 F.

Les modifications les plus importantes ont trait :

A la création d'une indemnité de risque en faveur des agents des eaux et forêts (+ 150.506.000 F) ;

A des créations d'emplois (+ 191.036.000 F) et notamment les créations de postes d'ingénieurs des services agricoles et de conseillers agricoles dont il sera question ci-après, au titre du chapitre 31-31 ;

Au recensement agricole (+ 550 millions) ;

A l'apprentissage agricole (+ 119.300.000 F) ;

Aux migrations rurales (+ 47.601.000 F) ;

A la vulgarisation (+ 121.500.000 F, le crédit total étant fixé à 390 millions à la suite de l'intervention de la lettre rectificative).

L'Assemblée nationale n'a apporté à ces chiffres que quatre modifications d'ordre indicatif, pour un total de 2.003.000 F. Votre commission des finances vous propose de les accepter.

Les chapitres suivants appellent des observations particulières.

Chapitre 31-01. — Administration centrale. Rémunérations principales.

La contexture du crédit demandé au titre de ce chapitre n'a appelé aucune observation, mais, au titre de la même rubrique, a été votée à l'Assemblée nationale une réduction de 1.000 F à l'effet d'obtenir l'abrogation du décret n° 51-1135 du 13 novembre 1951. Votre commission des finances a examiné cette question d'une manière approfondie, mais, considérant que la question n'est pas spécialement de sa compétence, elle a maintenu le chiffre de l'Assemblée nationale.

Chapitre 31-23. — Services, laboratoires et écoles nationales vétérinaires. — Rémunérations principales.

La commission des finances de l'Assemblée nationale avait proposé un abattement indicatif de 1.000 F pour obtenir du Gouvernement des explications complémentaires sur l'opportunité de créer un emploi de directeur des services vétérinaires dans chaque département. Le ministre a fourni, à ce sujet, des précisions qui ont recueilli l'assentiment de l'Assemblée nationale. La réduction n'a cependant pas été retirée ; il ne paraît pas utile de le faire au Conseil de la République.

Chapitre 31-31. — Services agricoles. — Rémunérations principales.

Le Gouvernement demande, au titre de cette rubrique, notamment la création de 20 emplois d'ingénieurs des services agricoles, de 200 conseillers agricoles et de 30 contrôleurs auxiliaires de la protection des végétaux.

Cette mesure a pour objet d'augmenter le nombre des techniciens mis à la disposition des agriculteurs pour leur faire connaître des méthodes de culture plus productives. Elle est, à ce titre, étroitement liée avec les propositions contenues au chapitre 41-21 « concours général agricole » et au chapitre 61-32 « subventions pour la vulgarisation des progrès techniques et les villages et zones témoins ».

Une très large discussion a eu lieu à cet égard devant votre commission avec le concours de notre collègue Brousse qui a fait valoir, en particulier, que l'organisation prévue pouvait présenter certains inconvénients en ce sens que les conseillers agricoles envisagés, étant rémunérés directement par l'Etat, se sentiraient peut-être moins liés à l'agriculture que dans le régime actuel où les techniciens remplissant le même office dans les zones témoins sont payés par les chambres d'agriculture qui perçoivent, à cet effet, une subvention. Il préconisait, dans ces conditions, que les zones témoins puissent, comme les C. E. T. A., recevoir de l'Etat un concours leur permettant de rémunérer leurs conseillers agricoles. Corrélativement, il n'aurait vu que des avantages à ce que, pour l'année 1955, le nombre de ces conseillers n'atteigne pas le chiffre de 200 qui est prévu, mais qu'en contre-partie on crée 30 et non pas seulement 20 ingénieurs des services agricoles.

Il est apparu à votre commission des finances que cette question, qui ne met pas en jeu des chiffres globaux de crédit, mais seulement leur affectation à telle ou telle catégorie de dépense, rentre plus spécialement dans la compétence de la commission de

l'agriculture. Elle laisse, dans ces conditions, à cette dernière le soin de vous présenter toutes propositions qu'elle jugerait utiles, mais pour marquer le grand intérêt qu'elle attache à la réalisation des mesures nécessaires à l'expansion agricole, elle a apporté à la présente rubrique une réduction indicative de 1.000 F.

Chapitre 31-61. — Service de la répression des fraudes. — Rémunérations principales.

Votre commission des finances vous propose d'accepter la réduction indicative de 1.000 F apportée par l'Assemblée nationale en vous associant à cette dernière pour marquer l'insuffisance des crédits ouverts pour la répression des fraudes.

Chapitre 31-62. — Administration centrale. — Matériel.

De même qu'à la rubrique précédente, votre commission des finances est d'avis d'accepter la réduction de 2 millions votée à l'Assemblée nationale, pour obtenir l'accélération de la liquidation des anciens services du ravitaillement.

C'est au titre des dépenses ordinaires que se placent, plus particulièrement, les observations auxquelles votre rapporteur a fait précédemment allusion et qui touchent l'utilisation très large faite par le département de l'agriculture de la procédure des fonds de concours.

Bien entendu, votre rapporteur tient à affirmer avant tout, pour éviter toute erreur d'interprétation, qu'il n'a en aucune manière l'intention d'indiquer que ce département dispose de crédits trop élevés ; c'est malheureusement le contraire qui est exact. Mais, cela dit, il reste que dans l'arsenal budgétaire il existe un certain nombre de procédures pour mettre des crédits déterminés à la disposition de l'administration et il appartient à votre commission des finances de veiller à ce que celle qui est retenue donne les meilleurs résultats possibles, eu égard à l'intérêt général et à l'objectif poursuivi.

Or, au cours de ses vérifications, la cour des comptes a été amenée à relever un certain nombre de cas appelant des observations de sa part. Ces observations sont de deux sortes.

Les unes touchent à l'utilisation de certains fonds par des fonctionnaires du ministère de l'Agriculture dans des conditions qui s'apparentent à des gestions de fait ; on les citera seulement pour mémoire, car les services de l'agriculture ont donné l'assurance que les régularisations utiles avaient été effectuées.

Les autres, au contraire, ont un intérêt permanent et concernent l'emploi de la procédure des fonds de concours dont il a été question précédemment. Il paraît utile de rappeler, en deux mots, en quoi consiste cette procédure ; son objet essentiel est de permettre de rattacher au budget de l'Etat des versements volontaires effectués par diverses personnes pour coopérer à des dépenses supportées par ce dernier. Le cas type est celui du propriétaire d'un monument historique qui verse une partie des sommes destinées à l'entretien de ce monument par l'Etat. Mais, pour le cas de l'agriculture, il s'agit, assez souvent, de versements qui ne sont plus facultatifs, mais tout simplement du rattachement au budget de prélèvements faits sur divers fonds extra-budgétaires.

Cette manière de procéder a l'inconvénient de ne pas permettre au Parlement de se prononcer, a priori, sur l'utilité de cette catégorie de dépenses. Son application doit donc être limitée autant que possible et votre commission des finances attire instamment l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur ce point en lui demandant, chaque fois que ce sera réalisable, de faire verser les sommes en cause, non à titre de fonds de concours, mais dans les recettes générales de l'Etat, quitte à demander en contre partie au Parlement l'ouverture des crédits qui lui seront nécessaires.

Dépenses en capital.

(Article 2 et état B du projet de loi.)

Les autorisations de programmes accordées, pour 1954, s'élevaient à 39.900 millions.

Le montant correspondant des demandes pour 1955 est de 62.500 millions.

Il en résulte une augmentation de 22.600 millions.

Il convient toutefois de signaler qu'à l'article 4 ci-après est prévue une autorisation de programme de 8 milliards de francs destinée à correspondre aux crédits de paiement ouverts dans le cadre du fonds d'expansion économique.

Le total des autorisations de programme pour 1955 s'élève, dans ces conditions, à 70.500 millions.

En ce qui concerne les crédits de paiement, les chiffres sont les suivants :

Pour 1954, 46.400 millions ; pour 1955, 53.500 millions. — Différence en plus, 7.100 millions.

Mais, corrélativement à ce qui vient d'être indiqué ci-dessus, les crédits pour 1955 doivent être augmentés des montants prévus au titre du fonds d'expansion économique et qui s'élèvent à 9.600 millions, ce qui donne un total, pour l'an prochain, de 63.300 millions.

Il ne paraît pas nécessaire de donner, ici, une ventilation plus poussée de ces différentes sommes, leur répartition par chapitre figurant dans les documents budgétaires.

Les points particulièrement à signaler sont les suivants :

Construction de nouveaux bâtiments pour le ministère de l'agriculture.

Les besoins, reconnus depuis longtemps, des services de l'agriculture nécessitent la construction de bâtiments nouveaux, sur un terrain d'ailleurs actuellement disponible.

En application de la règle générale, les crédits nécessaires à cet effet ne doivent pas figurer au budget de l'agriculture, mais au chapitre 56-82 du budget de l'éducation nationale, « bâtiments civils et palais nationaux. — Travaux d'équipement ». Or, la demande présentée au titre de ce chapitre, tant dans les propositions primitives du Gouvernement que dans la lettre rectificative qu'il a déposée, ne contient aucune proposition relative à cette opération. Votre rapporteur tient à vous en signaler l'urgence et à demander au Gouvernement de faire prendre les mesures nécessaires dans le prochain budget.

Réforme des droits de succession.

Votre rapporteur juge indispensable de vous faire part, sous ce titre, de quelques considérations qui intéressent l'ensemble des activités agricoles faisant l'objet des chapitres de l'Etat B du budget. On peut remarquer, en effet, que l'Etat accorde des concours variés à l'agriculture au titre de l'habitat et de l'équipement en général. Or, il advient malheureusement trop fréquemment que le bénéfice de ces interventions se trouve perdu, lorsqu'à la suite de décès, des propriétés doivent être partagées entre différents héritiers auxquels incombe le paiement des droits élevés. C'est ainsi qu'à titre d'exemple le droit de soulte peut atteindre 30 p. 100, comme l'a signalé notre collègue, M. Courrière, qui s'est déclaré absolument d'accord sur la nécessité d'une réforme.

Il paraîtrait, en effet, plus intéressant d'accorder, dans certains cas, au lieu de prêts ou de subventions, des délais pour le paiement des droits de succession. Votre rapporteur a signalé à plusieurs reprises cette situation au ministre des finances et au secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques, notre éminent collègue, M. Gilbert-Jules, qui lui ont promis de l'étudier le plus rapidement possible. Il tient à rappeler cet engagement en soulignant que la question a déjà fait l'objet d'un examen de la part des services intéressés, puisqu'en envisage dans le projet de loi n° 8555 portant approbation du deuxième plan de modernisation et d'équipement un régime d'étalement dans le temps du paiement des droits de succession.

D'autres études non moins intéressantes, et entre lesquelles il n'est pas question pour le moment de prendre parti, peuvent être signalées. Bornons-nous donc à citer la très intéressante proposition de loi n° 1770 de notre collègue de l'Assemblée nationale, M. de Pierrebourg, qui prévoit le dégrèvement des droits de succession, sous condition de l'emploi des sommes ainsi abattues en investissements fonciers ou agricoles.

Chapitre 51-80. — Travaux d'équipement des eaux et forêts.

L'Assemblée nationale a opéré, à cette rubrique, une réduction indicative de 1.000 F que votre commission vous propose d'approuver pour appeler l'attention du Gouvernement sur les conditions dans lesquelles est effectuée la cession aux municipalités de bandes côtières appartenant aux eaux et forêts.

Chapitres 61-60 et 60-12. — Equipement rural.

Ces deux rubriques ont trait, l'une et l'autre, à l'équipement rural: la première en ce qui concerne les subventions et la seconde pour les prêts. Il convient de les examiner simultanément.

Les crédits demandés primitivement par le Gouvernement ont été jugés insuffisants par l'Assemblée nationale et, dans ces conditions, la lettre rectificative est venue augmenter les autorisations de programme de 500 millions en ce qui concerne les subventions et de 1.500 millions pour les prêts, les crédits de paiement corrélatifs étant majorés respectivement de 50 millions et de 300 millions.

Votre commission des finances a été particulièrement frappée du faible montant des crédits de paiement demandés pour 1955 en ce qui concerne les services publics (adduction d'eau, électrification, aménagement de villages). Le crédit ainsi demandé est, en effet, de 510 millions pour un total d'autorisations de programme de 6.400 millions. Il est à craindre dans ces conditions, si, comme on peut l'espérer, les travaux sont lancés suffisamment tôt, que les crédits disponibles soient insuffisants pour permettre le règlement à bonne date des entrepreneurs, situation dont les membres du Conseil de la République n'ont jamais cessé de signaler le caractère extrêmement regrettable.

Touchant la même question, votre commission des finances désirerait obtenir du ministre de l'agriculture des renseignements, qui n'ont pu lui être fournis jusqu'à présent, concernant l'articulation du nouveau régime du fonds national pour le développement des adductions d'eau avec l'ancien système de la loi du 14 août 1917 dont l'article 7 du présent projet de loi demande la prorogation jusqu'au 31 décembre 1955. A cet égard, notre collègue, M. Brousse, a manifesté ses craintes que les sommes recueillies en 1955 par le fonds national ne soient pas assez élevées pour permettre un volume de travaux suffisant.

Pour concrétiser ces différents points, votre commission des finances a frappé le chapitre 61-60 d'une réduction indicative d'un million de francs.

Chapitre 61-70. — Subventions d'équipement pour le génie rural. — Remembrement et regroupement cultural.

Au titre de cette rubrique, M. Brousse a signalé à la commission que les opérations de regroupement cultural, qui consistent en l'échange de parcelles destiné uniquement pour la culture, sans modification de la propriété, conduisent à des inconvénients graves par suite de l'incertitude qu'elles apportent dans les tracés des limites des différentes parcelles. Il paraissait, dans ces conditions, opportun à notre collègue de remplacer les mois de « regroupement cultural » par ceux de « réorganisation foncière ».

Votre commission, sans méconnaître l'intérêt de ces observations, a toutefois considéré que la question rentrerait plutôt dans la compétence de la commission de l'agriculture et a laissé le soin à celle-ci de faire les propositions qu'elle jugerait utiles.

Chapitre 61-72. — Subventions d'équipement pour le génie rural. — Habitat rural.

Les dotations de ce chapitre, jugées insuffisantes par l'Assemblée nationale, ont été majorées par lettre rectificative de 500 millions en ce qui concerne les autorisations de programme et 150 millions pour les crédits de paiement.

Sans discuter les nouveaux chiffres, votre rapporteur se doit d'attirer l'attention sur un certain nombre de difficultés que rencontre la réalisation des opérations immobilières dans les communes rurales. En effet, cette réalisation est partagée entre le génie rural, en ce qui concerne les bâtiments qui sont considérés comme liés à l'exploitation, et le ministère du logement et de la reconstruction pour les autres bâtiments. Il est indispensable de réaliser entre les services intéressés une coordination poussée.

D'autre part, les procédures suivies par le génie rural sont généralement trop complexes et doivent être allégées.

Article 3 et état C.

Cet article vise les dépenses sur ressources affectées qui, dans les propositions gouvernementales, s'établissaient en crédits de paiement au total de 35.207 millions, à savoir:

Assainissement du marché de la viande, 6.937 millions.

Assainissement de la viticulture, 6.970 millions.

Assainissement du marché du lait et des produits laitiers, 1.800 millions.

Baisse de 15 p. 100 sur le matériel agricole, 13.000 millions.

Fonds forestier national, 6.500 millions.

Total, 35.207 millions, plus 2.910 millions d'autorisations de programme concernant le fonds forestier national.

L'Assemblée nationale a jugé nécessaire de maintenir le fonds forestier national dans le cadre des comptes spéciaux et votre commission des finances vous propose d'approuver cette décision qui correspond très exactement aux positions prises par le Conseil de la République, lors de l'examen des budgets précédents.

Elle a, d'autre part, effectué deux réductions indicatives dont votre commission vous propose également l'acceptation: l'une de 1.000 F au chapitre 81-22 « Prophylaxie des maladies des animaux », afin d'obtenir que 30 p. 100 au moins du fonds d'assainissement du marché de la viande soient affectés directement, dans les années à venir, à la prophylaxie des maladies des animaux, l'autre de 1 million au chapitre 81-26 « Primes et indemnités diverses attribuées en vue de l'assainissement des vignobles » afin d'appeler l'attention du Gouvernement sur les conditions dans lesquelles les dispositions relatives aux prestations d'alcool vinique sont appliquées dans certains départements.

La situation du fonds d'assainissement du marché de la viande a appelé tout spécialement l'attention de votre rapporteur. Vous voudrez bien trouver, ci-dessous, le texte d'une note qui, à sa demande a été fournie par le service intéressé.

Fonds d'assainissement du marché de la viande.

I. — Modalités d'emploi des crédits.

Les actions destinées à la régularisation du marché du bétail et des viandes poursuivies en 1951 sont de trois sortes:

- Politique de stockage;
- Encouragement à l'exportation;
- Amélioration des circuits.

Procédure.

1° Opération de stockage:

A. — Décision. — Exécution. — Compte tenu de la situation du marché le ministre de l'agriculture et le ministre des finances, des affaires économiques et du plan fixent d'un commun accord l'importance du stock à réaliser et les moyens financiers à mettre, en conséquence, à la disposition de la société interprofessionnelle chargée de l'exécution des opérations techniques. Les décisions sont consacrées par des conventions passées entre les deux ministres intéressés et ladite société, conformément aux dispositions du décret n° 53-923 du 30 novembre 1953 relatives aux statuts, à l'organisation et au fonctionnement des organismes d'intervention économique de caractère privé. L'exécution desdites conventions est réglée dans le détail et contrôlée par un commissaire du Gouvernement désigné par le ministre de l'agriculture, et un contrôleur d'Etat désigné par le ministre des finances, des affaires économiques et du plan.

B. — Procédure financière. — Le transfert des fonds au compte de la société fait l'objet d'un arrêté du ministre de l'agriculture.

Ces fonds constituent seulement des avances, que la société est tenue de rembourser au fur et à mesure de ses ventes. Suivant les règles appliquées, celle-ci ne dispose donc pas de fonds de roulement et la célérité de son intervention sur le marché demeure subordonnée à l'octroi plus ou moins rapide des avances nécessaires.

D'autre part, le réemploi des sommes remboursées est subordonné à une décision du ministre des finances, des affaires économiques et du plan autorisant le rattachement desdites sommes au chapitre considéré. Cette procédure est trop lourde compte tenu des délais nécessaires pour la mise à la disposition de la société des crédits et le rattachement des sommes remboursées.

L'institution d'un compte de réserve destiné à compenser au profit de la société la perte de temps résultant de cette situation ne suffit pas à tempérer cet inconvénient très grave de la procédure budgétaire.

taire qui aboutit sous cette forme sinon à paralyser du moins à priver de souplesse l'action du fonds.

2° Encouragement à l'exportation.

Les demandes de concours financiers présentées par les exportateurs sont examinées par le comité interministériel et interprofessionnel assistant le ministre de l'agriculture pour la gestion du fonds. Ce comité, qui se réunit à raison de deux séances par semaine émet son avis d'après les justifications présentées et en se basant sur l'intérêt de l'exportation et la situation générale du marché. Les propositions d'exportations acceptées font l'objet d'une convention entre l'exportateur, d'une part, et le ministre de l'agriculture et le ministre des finances, des affaires économiques et du plan, d'autre part, en application du décret n° 53-933 du 30 novembre 1953 précité.

Les sommes dues à l'exportateur sont liquidées et arrêtees par le service sur la base de la convention intervenue dès que l'intéressé lui en fait la demande en remettant les justifications d'exportation. Un délai de quatre à six semaines est nécessaire, en général, aux services comptables du Trésor pour exécuter la décision de paiement.

3° Amélioration des circuits.

Le concours financier pour l'amélioration des circuits est accordé suivant la même procédure (demande examinée par un comité de gestion, établissement d'une convention).

Conclusions.

Procédure financière. — Pour toutes les opérations relatives à la régularisation du marché du bétail et des viandes la procédure financière utilisée est celle qui est prévue en matière budgétaire, mais elle est assortie d'un double contrôle (contrôleur d'Etat et contrôleur des dépenses engagées) et de diverses modalités particulières aux dépenses effectuées sur ressources affectées (titre VIII).

Organisme de décision. — Les décisions ci-dessus font ressortir la nécessité d'une décision commune du ministre des finances, des affaires économiques et du plan et du ministre de l'agriculture. Toute affaire impliquant l'utilisation des crédits du chapitre donne lieu à l'établissement d'une convention dont, par application des dispositions du décret n° 53-933 du 30 novembre 1953, le ministre des finances et des affaires économiques est cosignataire.

Organismes d'exécution. — Administration et gestion du fonds: l'administration centrale du ministère de l'Agriculture.

Exécution des opérations techniques du stockage: la société interprofessionnelle du bétail et des viandes.

Règlement des dépenses: préfets (ordonnateurs secondaires des dépenses) et comptables publics du Trésor.

II. — Utilisation des crédits en 1954.

1° Action de stockage (au 31 octobre 1954, en millions de francs):

Total des crédits mis à la disposition de la S. I. B. E. V. pour l'exécution des tranches successives de stockage, 7.484.

A déduire:

Remboursements effectués par la société, 3.913.

Solde, 3.571.

Prévisions d'avances supplémentaires pour nouvelles tranches de stockage à exécuter fin 1954, 2.000.

Total, 5.571 (1).

2° Encouragement à l'exportation:

Total des crédits engagés au 31 octobre 1954, 252.

Prévision d'engagement pour la fin de l'exercice, 50.

Total, 302.

La modicité des crédits utilisés pour l'encouragement à l'exportation s'explique par le fait que les prix sur le marché mondial sont sensiblement égaux à ceux qui sont pratiqués en France.

3° Amélioration des circuits:

Total des avances accordées au 31 octobre 1954, 215.

Article 4.

Ainsi qu'il a été exposé sous l'article 2, la présente disposition autorise l'attribution, en 1955, au titre de l'habitat rural et des migrations rurales, de prêts pour un montant total de 8 milliards, les crédits de paiement correspondants étant prélevés sur le fonds d'expansion économique.

Votre commission des finances vous propose d'accepter cet article sans modification, de même que tous les suivants.

Article 5.

Il s'agit, ici, d'attribuer aux agriculteurs, dont la qualité de migrant a été reconnue par le ministre de l'agriculture, le bénéfice des différents prêts sociaux qui ne pourraient, sans cela, être attribués à certains d'entre eux qui ne remplissent pas les conditions habituelles, notamment les conditions d'âge.

Article 6.

La présente disposition prévoit que, sur les fonds mis à la disposition du conseil supérieur de la chasse, on effectuera un prélèvement annuel correspondant au montant de la rémunération d'un inspecteur général et de deux conservateurs des eaux et forêts, cette somme étant rattachée au budget selon la procédure des fonds de concours.

(1) De ce total devront être déduits les remboursements effectués par la société dans les deux derniers mois de l'exercice et dont le montant ne peut être chiffré actuellement.

L'attention de votre commission a été attirée sur cette disposition qui réalise une nouvelle extension de la procédure des fonds de concours dont le caractère excessif a été signalé précédemment, mais elle a reconnu qu'il s'agissait, en l'espèce, d'une régularisation, le pouvoir législatif ayant admis cette prise en charge par le conseil supérieur de la chasse, lorsqu'en 1946 ont été supprimés les emplois d'inspecteur général et de conservateurs des eaux et forêts.

Tout en regrettant que cette régularisation n'intervienne qu'avec un retard de huit ans, votre commission des finances est d'avis de l'accepter.

Article 7.

Cet article a pour objet de proroger jusqu'au 31 décembre 1955 le régime de financement des travaux d'équipement rural organisé par la loi du 14 août 1947 (versement de subventions, moitié en capital, moitié en annuités).

Les observations de votre commission concernant la liaison de ce régime avec le nouveau système du fonds national ont été exposées ci-dessus, à l'occasion des chapitres 61-60 et 60-12.

Article 8.

Il est proposé d'autoriser l'engagement, par anticipation sur les crédits de 1956, de 10 millions de dépenses pour le concours général agricole.

Article 9.

La présente disposition prévoit le rattachement, à titre de fonds de concours, du produit de la vente des publications éditées par les services du ministère de l'agriculture. Il s'agit de l'extension d'un procédé déjà utilisé par un grand nombre de départements ministériels.

Article 10.

En vertu de ces dispositions, la taxe de contrôle de la salubrité des viandes sera désormais rattachée, non plus aux produits divers du budget général, mais aux ressources du titre VIII « dépenses effectuées sur ressources affectées » afin de compenser, à due concurrence, des dépenses de prophylaxie des maladies des animaux.

Articles 11 et 12.

Ces deux articles ont été ajoutés, en séance publique, à l'effet de modifier à nouveau le régime des prestations d'alcool vinique.

Le ministre de l'agriculture s'était d'abord opposé à leur vote, faisant valoir qu'ils ne trouvaient pas leur place dans la loi de développement budgétaire; il les a finalement acceptés, sous réserve d'une légère modification.

L'article 11 dispose que désormais les producteurs de vins dont la récolte globale n'excède pas 75 hectolitres, sont dispensés des prestations, ce chiffre se substituant à la limite actuelle de 200 hectolitres.

Pour compenser la différence, l'article 12 autorise les viticulteurs qui ne désirent pas distiller à faire détruire leurs marcs moyennant autorisation.

Ces dispositions ont été votées à une très forte majorité à l'Assemblée nationale (607 voix contre 10).

Considérant qu'elles ne ressortissent pas directement à sa compétence, votre commission des finances laisse à la commission de l'agriculture le soin de se prononcer à leur égard.

Sous le bénéfice des remarques et des modifications ci-dessus indiquées, votre commission vous propose d'adopter le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre de l'agriculture, au titre des dépenses ordinaires pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 14.957.841.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 11 millions de francs, au titre I: « Dette publique et dépenses en atténuation de recettes, chapitre 15-S1, « Remboursement sur produits divers des forêts »;

A concurrence de 13.613.790.000 F, au titre III: « Moyens des services »;

Et à concurrence de 1.333.051.000 F, au titre IV: « Interventions publiques ».

Art. 2. — Il est ouvert au ministre de l'agriculture, pour l'exercice 1955, au titre des dépenses en capital, des crédits s'élevant à la somme de 53.498 millions de francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 62.500 millions de francs.

Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent:

Au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat » à concurrence de 3.951.088.000 F pour les crédits de paiement et de 4.918 millions de francs pour les autorisations de programme;

Au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat » à concurrence de 49.546.912.000 F pour les crédits de paiement et de 57.552 millions de francs pour les autorisations de programme.

Art. 3. — Il est ouvert au ministre de l'agriculture, pour l'exercice 1955, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées, des crédits s'élevant à la somme totale de 28.705.990.000 F.

Ces crédits de paiement sont applicables au titre VIII: « Dépenses effectuées sur ressources affectées ».

Art. 4. — Le montant maximum des prêts qui pourront être attribués pour l'exercice 1955 au titre de l'habitat rural et des migrations rurales est fixé à la somme de 8 milliards de francs.

Art. 5. — L'article 66 du code du crédit mutuel et de la coopération agricoles est complété comme suit :

« 2° Dans tous les cas, aux agriculteurs dont la qualité de migrant aura été reconnue par le ministre de l'agriculture. »

Art. 6. — Sur les fonds mis à la disposition du conseil supérieur de la chasse, il sera effectué un prélèvement annuel correspondant au montant de la rémunération d'un inspecteur général et de deux conservateurs des eaux et forêts.

Cette somme sera rattachée au budget de l'agriculture selon la procédure des fonds de concours.

Art. 7. — Les dispositions relatives au financement de l'équipement rural prévues par l'article 1^{er} de la loi n° 47-1501 du 14 août 1947, modifiée et complétée par les textes subséquents et en particulier par l'article 19 de la loi n° 49-482 du 8 avril 1949 et l'article 3 de la loi n° 53-80 du 7 février 1953, sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1955.

Art. 8. — Le ministre de l'agriculture est autorisé à engager en 1955, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1956, des dépenses s'élevant à la somme de 10 millions de francs applicables au chapitre 44-11 « Concours général agricole ».

Art. 9. — Le produit de la vente des publications éditées par les services du ministère de l'agriculture sera versé au Trésor pour être rattaché au budget du département intéressé selon la procédure des fonds de concours.

Art. 10. — Le produit des droits perçus au titre des articles 9, 14 et 15 de la loi du 7 juillet 1933, modifiés par les articles 12 et 14 de la loi n° 48-1974 du 31 décembre 1948 et par les articles 5 et 6 de la loi n° 51-426 du 16 avril 1951, sera rattaché au fonds d'assainissement du marché de la viande pour être affecté aux frais de contrôle sanitaire des abattoirs industriels, des fabriques de conserves et des magasins frigorifiques.

Art. 11. — L'article 1^{er} du décret n° 51-956 du 14 septembre 1951 relatif à l'assainissement du marché du vin est ainsi complété :

« Toutefois, les producteurs de vin dont la récolte globale n'excède pas 75 hectolitres sont dispensés des obligations prévues par le présent article. »

Art. 12. — Les deux premiers alinéas de l'article 3 du décret n° 51-956 du 14 septembre 1951 relatif à l'assainissement du marché du vin sont ainsi modifiés :

« Lorsqu'un viticulteur ne désire pas faire distiller et veut détruire ses marcs, il doit demander l'autorisation de le faire cinq jours au moins à l'avance et produire un certificat indiquant leur teneur en alcool.

« La destruction aura lieu sous le contrôle et la surveillance des employés de l'administration. Toutefois, si ceux-ci ne se présentent pas à l'heure convenue, il y est valablement procédé en leur absence. »

ANNEXE N° 720

(Session de 1954. — Séance du 15 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (III. — Marine marchande), par M. Courrière, sénateur (1).

Mesdames messieurs, avant d'aborder la discussion des éléments du budget de la marine marchande, il apparaît nécessaire, à votre rapporteur, de donner quelques indications sur divers points intéressant notre flotte de commerce et de pêche, ainsi que sur la situation de la pêche maritime.

Il est apparu également nécessaire, à votre rapporteur, de fournir quelques indications sur des sujets intéressant les activités de la marine marchande.

I. — ETAT DE LA FLOTTE

Nous reproduisons ci-dessous les renseignements recueillis dans le remarquable rapport que M. Mazier a fait à l'Assemblée nationale : Le tableau ci-dessous fait apparaître les progrès continus réalisés depuis la Libération.

1939, 670 navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute; tonnage total, 2.733.633.

1945, 215 navires restant à flot de plus de 100 tonneaux de jauge brute; tonnage total, 876.124.

1951, 723 navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute; tonnage total, 3.127.794.

1^{er} octobre 1952, 741 navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute; tonnage total, 3.393.839.

1^{er} octobre 1953, 752 navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute; tonnage total, 3.514.620.

1^{er} octobre 1954, 734 navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute; tonnage total, 3.591.030.

« Le tonnage se décompose de la façon suivante :

Navires à passagers, 92; tonnage total, 870.765.

Pétroliers, 116; tonnage total, 980.364.

Cargos, 526; tonnage total, 4.739.901.

Totaux, 734; tonnage total, 3.591.030.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législat.), nos 9302, 9521, 9654, 9672, 9511, 9537 et in-6° 1675; Conseil de la République: n° 709 (année 1954).

« Notre flotte se classe ainsi au cinquième rang dans la flotte mondiale, dont nous représentons 4 p. 100.

« Sa reconstruction proprement dite est en voie d'achèvement. Les livraisons de navires neufs atteignent, au 1^{er} octobre 1954, 435.000 tonneaux pour les chantiers étrangers et 935.000 tonneaux pour les chantiers français.

« Parmi les navires livrés en 1954, on peut signaler en particulier 2 caboteurs de 800 tonnes qui sont les premiers bâtiments de commerce français propulsés par turbines à gaz.

« Le tonnage restant à livrer à cette date s'élève à 30.000 tonneaux.

« Ainsi, comme nous le signalions déjà l'an dernier, grâce aux efforts de l'Etat qui a mené rapidement la reconstruction, et grâce aux commandes de l'armement qu'est venue stimuler l'aide à la construction navale, le tonnage global en service dépasse de plus de 800.000 tonneaux celui de 1939.

« Il importe toutefois de regarder de près ces chiffres qui, à première vue, peuvent prêter à des conclusions trompeuses.

« Si l'augmentation de notre flotte s'est accompagnée d'un effort d'assainissement (185.000 tonneaux de jauge brute ont été vendus à l'étranger ou à la démolition en 1953), il n'en reste pas moins qu'il faut tenir compte de l'âge et de la qualité des navires qui la composent.

« Or, comme nous l'avons déjà signalé les années précédentes, elle a été reconstituée en partie avec des moyens de fortune. Sans doute 1.900.000 tonneaux construits postérieurement à 1915 en constituent l'armature essentielle. Mais 700.000 tonneaux construits en série pendant la guerre, dont 495.000 tonneaux de liberty-ships et 200.000 tonneaux de pétroliers T. 2 encore en service, représentent une flotte de transition dont le renouvellement s'avère de plus en plus nécessaire. En outre, près de 300.000 tonneaux sont constitués par des navires âgés de 25 ans ou plus.

« Il convient aussi de considérer la répartition par catégorie, qui a beaucoup évolué depuis 1939, puisque le tonnage de paquebots depuis cette date a diminué de 300.000 tonneaux, que le tonnage cargos a augmenté de 558.000 tonneaux et le tonnage des navires citernes de 515.000 tonneaux. »

A. — Les paquebots.

Le nombre des navires à passagers n'est que de 92 contre 146 en 1939. Pour 1954, malgré la mise en service au cours de l'année (octobre 1953 à octobre 1954) de six paquebots jaugeant 47.775 tonneaux, l'augmentation n'est que de 12.962 tonneaux et le nombre d'unités reste le même, car six navires jaugeant 34.813 tonneaux ont été radiés de la flotte. Le tonnage actuellement commandé ne s'élève qu'à 4.000 tonneaux, constitué par un stationnaire mixte.

« Cette régression du tonnage des paquebots s'explique, comme nous l'avons indiqué l'an dernier, par la prudence des armateurs en face du développement du transport aérien.

« Il est curieux cependant de noter que le nombre de passagers transportés par mer continue d'augmenter parallèlement à celui des passagers transportés par air; par mer en 1948: 620.000; en 1951: 728.000; en 1952: 887.000; en 1953: 888.000; en 1954 le nombre semble devoir bien être supérieur; par air en 1948: 250.000; en 1951: 329.000; en 1952: 445.000; en 1953: 506.000.

« Toutefois, une évolution s'est produite dans la nature de la clientèle; cela pose de nouveaux problèmes quant à l'aménagement des bateaux; enfin l'importance de l'investissement concourt à créer chez l'armement des hésitations qu'illustre par exemple la question du paquebot de l'Atlantique-Nord. »

B. — Les pétroliers.

« Les pétroliers tiennent une place de plus en plus importante dans notre flotte: 980.000 tonneaux contre 320.000 en 1939. Cela n'a rien de surprenant si l'on note qu'en 1953, sur un total de 37.635.000 tonnes de produits importés, les hydrocarbures ont représenté 22.200.000 tonnes contre 8.300.000 en 1938. La tendance à un accroissement considérable de ce tonnage rend urgente la modernisation de notre flotte pétrolière. Sans doute les mises en service d'octobre 1953 à octobre 1954 ont dépassé les radiations de six unités et de 137.000 tonneaux. Mais, malgré la radiation de 110.000 tonneaux d'unités démodées, il reste encore dans notre flotte pétrolière, outre les 200.000 tonneaux de T. 2, 175.000 tonneaux de navires de plus de quinze ans dont les taux de fret actuels rendent l'exploitation très difficile. »

C. — Les cargos.

« Si, comme on le verra plus loin, la part du pavillon français dans le trafic international a légèrement augmenté en 1953, bien que le tonnage en service n'ait pas varié depuis un an, il n'en reste pas moins que la flotte de cargos est encore constituée par une fraction importante de navires de transition (600.000 tonneaux de liberty-ships et d'Empire) et de navires de plus de vingt ans (150.000 tonneaux), alors que le chiffre des commandes en cours ne s'élève qu'à 135.000 tonneaux.

« En outre, et ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne le transport des marchandises pondéreuses, la longueur des parcours tend à augmenter, occasionnant des besoins supplémentaires de tonnage.

« Ainsi, pour chacune des catégories constituant notre flotte, un effort important reste à faire pour lui permettre de soutenir la concurrence sur le marché international des frets. »

II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

A. — La flotte de commerce et la balance des comptes.

Une flotte de commerce prospère constitue l'un des facteurs essentiels du développement économique du pays.

Pour l'année 1953, sans la marine marchande, le déficit de notre balance, qui s'élevait à 220 millions de dollars, aurait atteint 630 millions de dollars.

D'autre part, on admet que la carrière de vingt ans d'un navire rapporte environ 4 fois son prix en devises étrangères par les frets qu'il encaisse et par les devises qu'il permet de ne pas décaisser.

La France transportait sous son propre pavillon :

Avant guerre, 40 p. 100 des marchandises embarquées et débarquées.

En 1948, 38 p. 100 ; en 1952, 47 p. 100 ; en 1953, 51 p. 100.

Avant guerre, 40 p. 100 des passagers passant par les ports français.

En 1948, 30 p. 100 ; en 1952, 53 p. 100 ; en 1953, 52 p. 100.

Du point de vue devises, les frets et prix de passages perçus par les navires français en 1953 étaient les suivants :

DÉSIGNATION	GAIN	ÉCONOMIE
	de devises.	de devises.
	(Milliards de francs.)	
1 ^o Valeur des frets perçus à l'exportation :		
Transports vers l'étranger.....	11,5	"
Transports vers les territoires d'outre-mer.....	"	21,5
2 ^o Valeur des frets perçus à l'importation :		
Transports en provenance de l'étranger.....	"	34
Transports en provenances des territoires d'outre-mer.....	"	25
3 ^o Valeur des frets perçus entre pays étrangers.....	48	"
4 ^o Valeur des passages :		
Passagers français.....	"	33,5
Passagers étrangers.....	10,5	"
	33	117

Au total, le bilan économique de l'activité de notre pays en 1953 s'établit comme suit :

Economie de devises, 117 milliards de francs.

Gain de devises, 33 milliards de francs.

Ces chiffres sont d'ailleurs inférieurs à la réalité, car ils ne tiennent pas compte du trafic inter-escapes impossible à apprécier et des devises que laissent, à bord de nos paquebots, les passagers étrangers au cours des traversées.

Mais si la flotte que nous possédons obtient ces résultats, celle que nous ne possédons pas nous coûte cher, car nous devons, pour y suppléer, avoir recours au pavillon étranger.

Parce que la flotte française était insuffisante, la France a dû consacrer aux dépenses de fret, entre avril 1918 et avril 1919 ; 172 millions de dollars sur les 700 millions mis à sa disposition par l'E. C. A. au cours de cette période. Elle dépensait ainsi en fret 21,5 p. 100 de l'aide américaine, alors que cette proportion n'était que de 3,9 p. 100 pour la Grande-Bretagne, 10 p. 100 pour la Bizone et l'Autriche et 6 p. 100 pour l'Italie.

En 1953, la dime que la France a été obligée de payer aux armateurs étrangers est de 198 millions de dollars, sans compter ce que les passagers français ont payé aux armements étrangers.

En résumé, la flotte de commerce française a permis à notre pays en 1953 :

D'économiser 335 millions de dollars (1) environ ;

De toucher effectivement 95 millions de dollars (1), mais son insuffisance nous a coûté 200 millions de dollars environ.

La flotte marchande n'est pas moins indispensable en temps de guerre : pendant la première guerre mondiale, on avait dépensé en France en huit mois de guerre, pour l'affrètement de la flotte étrangère nécessaire à nos ravitaillements essentiels, plus que nous ne l'avions fait en quarante ans pour la protection de la marine marchande.

Pour terminer et pour situer l'armement français par rapport aux grands ensembles économiques nationaux, rappelons que son chiffre d'affaires, de près de 200 milliards environ, place l'industrie des transports maritimes parmi les 5 ou 6 premières industries françaises et que notre flotte fait vivre directement : 50.000 navigateurs, 12.000 employés sédentaires et 45.000 ouvriers de la construction navale, soit près de 110.000 Français, sans compter les dockers et les fournisseurs de l'armement et des chantiers.

L'industrie des transports maritimes présente la caractéristique essentielle d'être soumise entièrement à la concurrence internationale. Le tarif douanier protège les autres industries et l'agriculture : rien d'équivalent n'existe et ne peut exister pour la marine marchande ; les navires de chaque pays se disputent les frets de tous les pays et les océans sont leur commun champ d'action et de rivalité.

(1) Monnaie de compte.

Puisque l'industrie des transports maritimes s'exerce ainsi en dehors des barrières douanières, elle ne peut prospérer et même subsister que si elle bénéficie de conditions au moins comparables à celle de ses concurrents étrangers. Or, il est notoire que l'armement français est handicapé dans sa lutte, pour divers motifs, dont les uns sont permanents et dont les autres peuvent trouver remède.

Handicap de la situation géographique de la France. — Nos ports constituent des points d'escale pour les navires étrangers venant de toutes les parties de l'Europe et qui peuvent y faire la cueillette de leur complément de cargaison en demandant des frets très bas que nos armateurs ne peuvent consentir.

Handicap du déséquilibre du commerce extérieur de la France. — Nos importations sont constituées principalement par des matières premières pondéreuses ou volumineuses, alors qu'à l'exception de l'exportation de notre production sidérurgique, nous expédions surtout des produits finis ou des produits naturels de qualité.

Handicap des charges d'exploitation et particulièrement des charges sociales. — Il est admis que les charges sociales, pesant sur notre exploitation, excèdent d'environ 40 à 50 p. 100 celles des armements concurrents.

Compte tenu de la compétition internationale que doit livrer l'armement français et des handicaps qu'il supporte dans cette compétition, il est donc essentiel qu'il puisse au moins acquérir ses outils de travail, c'est-à-dire ses navires, aux mêmes conditions que les armateurs étrangers si l'on veut qu'il puisse se battre à armes égales avec ses concurrents.

Deux moyens doivent être conjugués dans ce but :

Permettre aux chantiers français de livrer aux armateurs des navires au prix international. Ce fut l'objet de la loi du 21 mai 1951, dite « loi relative à la construction navale » ;

Permettre aux armateurs d'avoir à bon marché des moyens de trésorerie leur facilitant la commande de ces navires, et ce serait l'objet d'une loi sur le crédit maritime.

Or, l'industrie maritime est une des moins favorisées sous le rapport du crédit : la fortune qu'elle peut offrir en gage est flottante et si l'armateur a théoriquement la ressource d'hypothéquer son navire, il n'en a pas toujours la possibilité. Il en résulte que l'armement obtient les crédits qu'il veut quand les affaires marchent bien, et qu'il n'en trouve qu'à des conditions très onéreuses quand elles marchent mal. Or, c'est précisément à ce moment-là que l'armateur sollicite des prêts, puisque la crise des frets, baromètre sûr des échanges internationaux, précède toujours les crises économiques mondiales.

Et cependant nulle industrie ne peut tirer meilleur parti du crédit que l'industrie maritime. Le relèvement des frets, dû à l'activité des transports internationaux, annonce toujours le réveil économique mondial. Avant de transformer ou de consommer, il est nécessaire de s'approvisionner en matières premières ; il faut donc organiser les moyens de transport et, pour cela, faire appel au crédit.

B. — Les besoins de notre flotte.

Les considérations qui précèdent nous amènent tout naturellement à mesurer l'effort qu'il reste à accomplir pour donner à notre flotte de commerce la place qui doit légitimement lui revenir dans l'économie du pays.

En 1953, nos importations par voie maritime ont totalisé 37.600.000 tonnes contre 39.700.000 en 1952 et 37.900.000 tonnes en 1951. La part du pavillon français qui était de 41,6 p. 100 en 1951 et 47,5 p. 100 en 1952, a atteint 53,3 p. 100 en 1953.

Les exportations par voie maritime ont représenté 16 millions de tonnes contre 15 millions de tonnes en 1952 et 15.870.000 tonnes en 1951. Les navires français ont transporté 46,5 p. 100 de ce tonnage contre 46 p. 100 en 1952 et 47,5 p. 100 en 1951.

Alors que les importations ont marqué, par rapport à 1952, une baisse qui s'explique essentiellement par la diminution considérable des achats de charbon aux U. S. A. (300.000 tonnes en 1953 contre 3.500.000 tonnes en 1952), les exportations, en revanche, ont accusé un léger accroissement par rapport aux années précédentes.

En ce qui concerne les importations, l'amélioration des transports effectués sous pavillon français est freinée par le manque de pétroliers, les navires français n'ayant transporté, en 1953, que 49,6 p. 100 des produits pétroliers contre 58,7 p. 100 pour les autres marchandises importées.

Quant aux exportations, plus de la moitié des transports sont encore réalisés sous pavillon étranger.

Ces quelques chiffres soulignent les insuffisances actuelles de notre armement, malgré les progrès déjà réalisés et que nous allons examiner maintenant.

C. — Les réalisations et les résultats de la loi d'aide à la construction navale.

Les effectifs des chantiers français sont passés de 31.000 ouvriers à 45.000 en 1950 et se tiennent depuis lors aux environs de ce chiffre. Depuis la libération, nos chantiers ont sorti :

36 paquebots, 92 cargos longs-courriers, 46 grands pétroliers, 12 pétroliers caboteurs, 8 bananiers, 29 caboteurs, 93 chalutiers, 39 navires divers, 69 navires de guerre.

Le texte ci-dessous donne une idée de la progression (en tonneaux) :

Livraison : 1950, 167.000 ; 1951, 175.000 ; 1952, 231.000 ; 1953, 193.000.

— Prévisions pour 1954, 295.000.

Lancement : 1950, 176.000 ; 1951, 189.000 ; 1952, 179.000 ; 1953, 221.000.

— Prévisions pour 1954, 300.000.

Mise sur cale : 1950, 161.000 ; 1951, 110.000 ; 1952, 220.000 ; 1953, 228.000.

— Prévisions pour 1954, 300.000.

Cette progression, à partir de 1952, doit être considérée comme la conséquence de la loi du 21 mai 1951 sur la construction navale, dite loi Defferre.

Tant en 1954 qu'en 1955, les chantiers français utiliseront à plein leur capacité de production qui est de 300.000 tonneaux, et les dernières statistiques mondiales de la construction navale indiquent que la France a actuellement sur ses cales 7,82 p. 100 des navires en construction dans le monde.

Au delà de 1955, la situation est par contre incertaine. Le manque de commandes est un fait constaté par toutes les nations maritimes et la France n'échappe pas plus que les autres aux conséquences de la crise mondiale des frets.

Le tonnage jauge brute des constructions neuves pris en commande par les chantiers, décroît depuis 1952. Il se présente ainsi :

Année 1951 :

Armements français, 138.000; armements étrangers, 63.000.

Année 1952 :

Armements français, 315.000; armements étrangers, 78.000.

Année 1953 :

Armements français, 76.000; armements étrangers, 60.000.

Année 1954 (1^{er} semestre) :

Armements français, 23.000; armements étrangers, 33.000.

Total, 786.000.

Il est à noter que sur ce total, 138.000 tonneaux de jauge brute environ, ont été pris en « relais » par le ministère des affaires économiques (aide normale à l'exportation) et que 648.000 tonneaux de jauge brute environ relèvent de la loi d'aide.

Les cours actuels des frets, bien qu'en légère reprise, ne lèvent pas toutes les appréhensions des armateurs qui hésitent à commander. Il est en effet permis de penser que la flotte mondiale correspond approximativement aux besoins normaux de la planète. Dans ces conditions, les possibilités de commande se réduisent au renouvellement des navires hors d'âge. Les besoins nationaux ainsi limités risquent d'être insuffisants pour assurer le plein emploi aux chantiers français.

Un effort sérieux doit être fait pour amener chez nous des commandes de l'armement étranger.

Cet effort ne doit pas seulement être un effort de l'Etat mais aussi et surtout un effort des chantiers eux-mêmes.

Les chantiers doivent pouvoir tirer aujourd'hui le bénéfice de leur destruction car ils se trouvent entièrement modernisés et à égalité technique avec leurs concurrents étrangers. Dans l'état actuel des choses, l'élément principal de surcharge de notre construction navale est que le navire fait appel pour 50 ou 60 p. 100, suivant les types de navires, à d'autres secteurs industriels (matières premières, mécanique grosse et petite, électricité) et, de ce fait, doit incorporer dans ses prix les écarts constatés dans ces différents secteurs moins évolués.

L'Etat intervenant par la loi Defferre pour combler cette différence, il est devenu possible à nos chantiers de pratiquer des prix concurrentiels, et, effectivement, d'importantes commandes ont été enregistrées.

Mais, devant la réduction mondiale de la demande, la concurrence qui, hier, portait sur les seuls prix, joue maintenant sous une forme nouvelle, celle des conditions de paiement à termes plus ou moins différés.

Si dans le cas des commandes nationales, il s'agit de long terme, dans le cas des commandes étrangères il ne peut être question que de court et de moyen termes. Le problème est de ce fait plus facile à résoudre.

III. — LE CREDIT A L'ARMEMENT FRANÇAIS POUR LA CONSTRUCTION

Un projet de loi prévoyant en faveur de l'armement, d'une part, des bonifications d'intérêts, d'autre part la garantie de l'Etat pour les emprunts contractés à long terme en vue du développement et du renouvellement de la flotte marchande française, avait été examiné dès 1953 par le conseil supérieur.

Au cours des discussions qui ont suivi, le département des finances a fait remarquer que la loi du 31 décembre 1953 sur les comptes spéciaux du Trésor avait prévu (art. 47 et 50) ces bonifications et également la garantie.

Le décret du 18 mars 1954, pris en application desdits articles, a en conséquence institué en faveur de l'armement un régime particulier ramenant à 5 p. 100, sous certaines conditions, le taux des emprunts contractés par l'armement.

Par décret du 7 décembre dernier, le taux de 5 p. 100 a été ramené à 4,5 p. 100, ce qui met l'armement à égalité avec la sidérurgie et les Charbonnages de France.

C'est évidemment un résultat dont il y a lieu de se féliciter, mais n'ayant pas retenu la garantie de l'Etat, il n'apporte aucune solution aux difficultés que rencontre l'armement moyen à trouver les fonds qui lui sont nécessaires.

Les gages que peuvent fournir les armateurs sont des gages flottants qui légalement sont susceptibles d'hypothèques. Mais comme je l'ai dit l'an dernier, l'hypothèque maritime, dont la loi du 19 février 1949 a pourtant fait un gage solide, se heurte à l'hostilité des grandes sociétés de crédit à long terme — Crédit foncier, Crédit national — traditionnellement axés sur l'hypothèque immobilière, plus durable et dont la dépréciation est, de ce fait, plus lente. J'avais déjà attiré l'attention des ministres dans mon rapport de l'an dernier; je me permets d'insister à nouveau. Le développement de notre flotte marchande, par suite du prix des navires modernes, est obligatoirement lié au crédit, lequel est difficile pour tous, mais plus particulièrement pour les affaires maritimes.

Le monde maritime est pourtant un monde restreint, qu'un organisme de crédit spécialisé peut rapidement connaître et suivre ensuite très facilement.

En dehors des sûretés réelles matérielles, il y en a d'autres comme les compétences professionnelles ou la progression constante et sage d'une affaire, tous éléments facilement appréciables par un organisme à champ d'action limité, mais que les grandes sociétés de crédit ne peuvent retenir et, en tous cas, ne retiennent que pour les grandes compagnies, dont ce n'est pas diminuer l'importance que de dire qu'elles ne sont qu'une partie de la puissance maritime française.

Il appartient donc au Gouvernement de continuer son effort et de rechercher une formule de complément au système des bonifications afin de permettre à l'armement moyen et petit de se procurer les fonds qui lui sont nécessaires pour se moderniser et se développer.

Sans un effort dans ce sens, la loi d'aide au cabotage, notamment, ne fera que prolonger de quelques mois un secteur mourant et la loi d'aide à la construction risque fort de devenir sans objet.

IV. — LES COMPAGNIES SUBVENTIONNEES

Il s'agit de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des messageries maritimes, toutes deux liées à l'Etat par des contrats modifiés par des avenants qui ont été ratifiés par le Parlement au mois d'août dernier.

Ainsi la situation que nous avons dénoncée l'an dernier lors du vote du budget a cessé d'exister et nous connaissons, à l'heure actuelle, les obligations exactes de l'Etat vis-à-vis de ces deux compagnies.

En ce qui concerne les subventions, rappelons, pour mémoire, que leur plafond est de 1.800 millions de francs pour chacune des deux compagnies et que la Compagnie générale transatlantique reçoit, en outre, une subvention de 280 millions pour l'exploitation de la ligne de Corse.

Mais il convient de signaler que ces plafonds peuvent être modifiés selon des règles assez complexes et quelque peu curieuses que nous avons énoncées et critiquées dans les rapports faits au moment de la ratification des avenants.

D'après les indications que nous possédons à l'heure actuelle, le compte contractuel de la Compagnie des messageries maritimes ne paraît pas devoir entraîner, pour les années 1953 et sans doute 1954, le versement d'une subvention. Mais pour la Compagnie générale transatlantique, il n'en est malheureusement pas de même et il est à craindre que, pour les années 1953 et 1954, la somme prévue soit trop faible.

Votre commission croit devoir rappeler à ce sujet que les compagnies bénéficiant de subventions devraient éviter, dans la plus large mesure, des opérations risquant de mettre en péril leurs finances, notamment des participations à des filiales dont l'activité n'a pas de rapport avec le transport par mer de voyageurs ou de marchandises. Elle n'est pas, notamment, convaincue de l'utilité pour les compagnies de navigation maritimes subventionnées de la création de sociétés de transport par air. Elle considère que la France, possédant une société nationalisée comme Air France, il n'est pas de bonne politique de créer, avec des fonds dont l'Etat a le contrôle et la responsabilité, des sociétés concurrentes aux activités que pourrait exercer Air France et qui risquent de délever des bénéfices à cette société ou d'augmenter le déficit et des compagnies de transport par air et de transport par mer.

Votre commission insiste également pour que les compagnies subventionnées évitent des opérations commerciales et hasardeuses comme la construction des paquebots *Flandres* et *Antilles* et croit devoir attendre les résultats de la commission parlementaire d'enquête sur les incidents qui ont marqué le lancement de ces deux paquebots avant de conclure de façon définitive à ce sujet.

Pour donner des renseignements précis sur le fonctionnement des deux compagnies, nous reproduisons ci-dessous la partie du rapport de M. Mazier qui s'y rattache.

Pour apprécier exactement la situation des compagnies subventionnées en 1953, peut-être n'est-il pas inutile de considérer au préalable :

L'évolution du trafic passagers et marchandises de ces compagnies au cours de la période de cinq années s'étendant du 1^{er} janvier 1949 au 31 décembre 1953;

Le détail des comptes contractuels d'exploitation pour 1953.

I. — L'évolution du trafic passagers et du trafic marchandises de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des messageries maritimes de 1949 à 1953.

Cette évolution montre une augmentation globale du nombre des passagers transportés et de la quantité de marchandises chargées sur les bâtiments des deux compagnies entre 1949 et 1953. Toutefois, cette progression ne s'est pas effectuée d'une façon continue.

Pour la Compagnie générale transatlantique, le trafic « passagers » marque en 1953 un flechissement incontestable par rapport aux résultats de l'année 1952. Toutefois, le chiffre enregistré reste supérieur à celui de l'année 1951 et des années antérieures.

Le trafic « marchandises », en revanche, dénote une évolution inverse. L'année 1952 se traduit par une diminution sensible du nombre des tonnes chargées par rapport aux résultats des années 1951 et 1953.

Pour la Compagnie des messageries maritimes, l'évolution du trafic « passagers » et du trafic « marchandises » s'effectue également selon des progressions de sens général identique, mais avec des mouvements intermédiaires discordants. En ce qui concerne le trafic « passagers », l'année 1951 donne des résultats nettement

inférieurs à toutes les autres années; pour le trafic marchandises, en revanche, l'augmentation du tonnage transporté s'affirme d'une année sur l'autre sans défaillance.

II. — Comptes contractuels d'exploitation pour 1953.

Les résultats obtenus par les deux compagnies subventionnées, Compagnie générale transatlantique et Compagnie des messageries maritimes, ont été en 1953 très différents l'un de l'autre :

a) En ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, on a assisté, par rapport à 1952, à une augmentation considérable du solde déficitaire du réseau des lignes contractuelles, dû en grande partie à l'augmentation des charges d'amortissement ainsi qu'à l'existence des conflits sociaux. Mais, même pour le réseau libre, les résultats sont devenus défavorables en 1953, le bénéfice de 4.546 millions de 1952 s'étant transformé en un déficit de 5-0 millions. Ce dernier résultat a été provoqué par la baisse considérable des frets qui s'est produite en 1953. Heureusement, ce ne baisse paraît maintenant enrayée, et il y a même depuis quelques mois une tendance à la hausse sur le marché mondial.

La composition de la flotte de la compagnie fait ressortir, en 1953, d'une part, une diminution du nombre des unités et du tonnage en service et, d'autre part, un rajeunissement de la flotte. Pour les paquebots et paquebots mixtes, la diminution est de deux unités, et le tonnage s'est amoindri de 2,6 p. 100. Le paquebot neuf *Antilles* est entré en flotte alors que sortaient les vieux navires *De-Grasse*, *Fred-Scamaroni* et *Marigot*.

En ce qui concerne les navires de charge, le nombre des unités est resté inchangé, mais le port en lourd a diminué; d'autre part, les navires modernes *Atlas*, *Désirade*, *Guadeloupe*, *Martinique*, *Fort-Carillon*, *Fort-Beclair*, *Commandant-Milhiesseau* ont rajeuni considérablement la flotte, qui a perdu les vieux navires: *Trois-Ilets*, *Maurienne*, *San-José*, *San Mateo* et *San Pedro*.

Dans l'ensemble, il convient de noter que, par rapport à l'avant-guerre, la flotte de paquebots et de mixtes a très sensiblement vieilli et que son tonnage a baissé de 43,5 p. 100, la compagnie ayant jusqu'ici porté son effort sur la flotte de cargos qui, elle, s'est beaucoup rajeunie et dont le tonnage a augmenté de 46,7 p. 100;

b) En ce qui concerne la Compagnie des messageries maritimes, les résultats de 1953 ont dépassé les prévisions les plus optimistes. Si le réseau contractuel est en déficit de 2.401 millions, le réseau libre est en bénéfice de 4.521 millions (en appliquant seulement aux navires des amortissements contractuels).

A elle seule, l'exploitation des cargos affrétés en time-charter a, du fait de la baisse des taux d'affrètement, laissé un bénéfice de 4.091 millions en 1953, contre un déficit de 977 millions en 1952.

La flotte de la compagnie a vu son tonnage augmenter de 82.222 tonnes, soit 21,4 p. 100 entre 1952 et 1953. Pour les paquebots et paquebots mixtes, l'augmentation du tonnage est de 21 p. 100, due à la mise en service des navires neufs *Cambodge*, *Jean-Laborde*, *La Bourdonnais*, *Pierre-Loti*, *Tahitiën* et *Vietnam*, tandis que le *Compagnie* était remis à l'Etat et que le *Sagittaire* et le *Santuy* étaient déclassés de paquebots mixtes en cargos. De leur côté, les cargos ont vu leur tonnage s'accroître de 66.430 tonnes, tandis qu'il y a une diminution importante du port en lourd des navires affrétés (— 82.279 tonnes).

Les conditions d'exploitation pour les deux compagnies, en 1953, reflètent assez sensiblement la même situation qu'en 1952. La Compagnie générale transatlantique a encore été éprouvée par la baisse des frets et elle n'a pas pu augmenter les tarifs de ses paquebots du fait de l'existence des conférences internationales. La Compagnie des messageries maritimes, en revanche, qui a de nombreux navires affrétés en time charter, a bénéficié des bas taux d'affrètement et également d'un trafic intense avec l'Indochine. Sur ce point précis du trafic avec l'Indochine, les perspectives pour 1955 sont évidemment beaucoup plus vagues, et les prévisions dans ce domaine doivent désormais être faites avec beaucoup de prudence.

V. — LA SITUATION DE LA PECHE MARITIME (1)

Les résultats de 1954.

Au tant qu'il est possible de l'estimer à ce jour, le volume de la production 1954 sera légèrement inférieur à celui de l'année 1953 qui fut très bonne.

On le devra principalement à la diminution des captures de poissons saisonniers — et notamment de hareng dont la production 1953 avait été exceptionnelle — ainsi qu'à la réduction des apports de poissons non saisonniers.

I. — Pêches saisonnières (2).

Thon. — 41.000 tonnes environ de thon auront été débarquées en 1954 contre 13.700 tonnes en 1953 (on note ainsi depuis quatre ans une stabilisation des apports de thon autour de 41.000 tonnes). Cette situation ne laisse pas de préoccuper les professionnels qui, depuis 1953, contribuent financièrement aux recherches entreprises pour la découverte de nouveaux lieux de pêche et l'expérimentation de nouvelles méthodes de capture. Dans un programme d'ensemble pour l'amélioration de la productivité, établi par les services de la marine marchande, ont été retenues en priorité un certain nombre de demandes de prêts sur le fonds national de la productivité pour la

(1) Renseignements extraits du rapport de M. Mazier.
(2) Les chiffres indiqués pour les poissons saisonniers (harengs, maquereaux, sardines, thons) les poissons non saisonniers, les crustacés et les coquillages ont été extrapolés pour les quatre derniers mois de l'année 1954 à partir des chiffres de la campagne 1953.

construction ou la modernisation de navires thoniers conçus pour la pêche lointaine (côte d'Afrique).

Hareng. — 68.000 tonnes environ en 1954 contre 75.000 tonnes en 1953 (ce dernier chiffre constituant un record).

Maquereau. — 27.000 tonnes environ en 1954 contre 30.000 tonnes en 1953, la campagne est cependant moyenne si on la compare aux campagnes de 1950 (21.500 tonnes) et de 1951 (32.900 tonnes).

Sardine. — 25.000 tonnes environ en 1954 contre 25.000 tonnes en 1953. Commencée tardivement dans des conditions assez difficiles pour le secteur de la conserve (existence de stocks importants notamment) la campagne 1954, malgré un redressement tardif, demeurera moyenne.

Dans l'ensemble, on note un léger fléchissement du rendement global des pêches saisonnières en 1954: 134.000 tonnes environ contre 144.700 tonnes en 1953, soit une différence au moins de 10.700 tonnes (due surtout, comme ci-dessus rappelé, à une campagne harenguière seulement normale).

La question de la fixation des prix au débarquement toujours difficile, malgré les efforts déployés par l'organisation professionnelle, a été aussi un obstacle au déroulement régulier des campagnes du thon et de la sardine.

Pour le thon, un accord est cependant intervenu fixant un prix plancher pour la livraison aux conserveries (160 F le kilo de germon); en fait, la diminution marquée des armements au thon et la stagnation des apports ont contribué au relèvement sensible des prix pratiqués, dont la moyenne pondérée 1954 sera nettement supérieure à celle de la précédente campagne.

Pour la sardine, devant l'impossibilité d'aboutir à la détermination de prix nationaux, l'organisation professionnelle a procédé par la voie d'ententes régionales, qui, dans l'ensemble, ont donné satisfaction. Les prix 1954 seront comparables à ceux de 1953.

L'industrie de la conserve a absorbé les quantités suivantes (comparées à celles de la campagne 1953):

Sardines: en 1954, 19.000 t; en 1953, 18.500.
Maquereaux: en 1954, 12.500 t; en 1953, 14.000.
Thons: en 1954, 11.200 t; en 1953, 11.400.
Harengs: en 1954, 7.000 t; en 1953, 10.400.
En pourcentage, les achats de la conserverie s'établissent comme suit pour les années 1953 et 1954:

ESPÈCES	1954			1953		
	Tonnage total mis à terre.	Tonnage mis en conserves.	Pourcentage.	Tonnage total mis à terre.	Tonnage mis en conserves.	Pourcentage.
	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.	Tonnes.	
Sardines	25.000	19.000	76	26.000	18.800	72
Maquereaux...	27.000	12.500	46	30.000	14.000	46
Thons	11.000	11.200	80	13.700	11.400	84
Harengs	68.000	7.000	10	75.000	10.400	14

II. — Chalutage (poissons de fond).

La production de poissons de fond accuse une légère diminution en 1954 par rapport à 1953: 165.000 tonnes environ seront produites contre 200.000 tonnes en 1953.

La campagne de grande pêche à Terre-Neuve s'annonce comparable à celle de 1953; elle oscillera sans doute autour de 57.000 tonnes (56.000 tonnes en 1953).

III. — Crustacés.

En 1954, la pêche des crustacés atteindra un niveau de production sensiblement égal à celui de 1953: 13.500 tonnes environ contre 13.400 tonnes.

Ces chiffres accusent cependant un appauvrissement des fonds de pêche du homard et de la langouste auquel il convient de remédier.

IV. — Production globale.

Le tableau ci-dessous donne la production globale comparée des pêches maritimes (morue et coquillages non compris) pour les années 1953 et 1954.

Comme en 1953, le cap des 300.000 tonnes sera nettement dépassé, la production 1954 se classe ainsi au-dessus de la moyenne, malgré le lourd handicap que constituent les charges de l'armement, le nombre élevé des navires vétustes dont le remplacement a été inscrit dans le deuxième plan de modernisation et d'équipement par la commission des pêches maritimes au mois de juillet 1953 et l'insuffisance des moyens de distribution du poisson qui constitue un sérieux goulot d'étranglement.

ANNÉES	POISSONS saisonniers	POISSONS non saisonniers	CRUSTACÉS	PRODUCTION totale.
	Tonnes.	Tonnes.		
1953	144.700	200.000	13.400	358.100
1954	134.000	195.000	13.500	342.500

V. — Coquillages.

Actuellement, il existe environ 56.000 établissements de pêche, couvrant 10.500 hectares en superficie ou mesurant une longueur de 689.000 mètres et détenus par 19.500 exploitants.

Les deux principales espèces de coquillages cultivés dans ces établissements sont les huîtres et les moules.

En ce qui concerne les huîtres, il est livré à la consommation annuellement environ 10.000 tonnes de plates et 50.000 tonnes de portugaises, pour une valeur approximative de 7 à 8 milliards. La situation de l'ostréiculture en 1951 peut être considérée comme favorable. A la fin de la saison ostréicole (fin avril), les ostréiculteurs avaient pu écouler leurs stocks et ils possèdent sur leurs parcs les quantités d'huîtres nécessaires pour approvisionner dans de bonnes conditions le marché. Les prix sont d'ailleurs restés stables ou même ont marqué une légère diminution au cours de ces dernières années.

Quant à la mytiliculture, la production est déficitaire. Elle oscille entre 15.000 et 20.000 tonnes. Ainsi, pour approvisionner le marché, la France est-elle obligée de recourir à l'importation de 30.000 tonnes de moules en provenance de l'étranger. Le ministère de la marine marchande dirige ses efforts vers une augmentation de la production, mais le résultat recherché ne paraît pouvoir être que difficilement atteint.

VI. — LE BUDGET ET LES DECISIONS DE VOTRE COMMISSION DES FINANCES

Votre commission des finances a fait siennes les observations faites dans son rapport à l'Assemblée nationale par M. Mazier, rapporteur.

Par ailleurs, elle a accepté tous les abattements indicatifs réalisés à l'Assemblée nationale sur les crédits proposés par le Gouvernement et elle en a approuvé pleinement les motifs.

Elle a elle-même fait divers abattements qu'elle propose au Conseil de la République d'accepter.

Chapitre 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales.

Au chapitre 31-01, elle a fait un abattement de 1.750.000 F, refusant ainsi la création du poste de secrétaire général de la marine marchande.

Elle considère, en effet, que cette création de poste ne se justifie nullement et risque, au contraire, de devenir dangereuse pour les rapports qu'elle entend pouvoir avoir avec le responsable de la marine marchande.

Elle a pensé que la marine marchande, de par l'importance qu'elle a au sein de la vie du pays, devait avoir à sa tête un homme politique qui ne pouvait être qu'un secrétaire d'Etat ou un ministre, responsable devant les assemblées et pouvant répondre devant elles; que la création du secrétaire général donnait l'impression de perpétuer une situation qui empêche le Parlement d'exercer normalement sa mission de contrôle; que, par ailleurs, si un secrétaire d'Etat ou un ministre était désigné à la tête de la marine marchande, le secrétaire général, par l'importance de son rôle, risquait, pour le Parlement, d'être un écran entre le ministre et les services ou bien de n'être plus d'aucune utilité si ses points de vue ne correspondaient pas, techniquement ou politiquement, avec ceux du ministre qui devait avoir, pour coordonner les diverses directions, un directeur général faisant partie de son cabinet, et non un fonctionnaire indépendant de lui.

Si votre commission, après en avoir longuement discuté, a décidé de refuser les crédits permettant la création du poste de secrétaire général, elle n'a pas cru devoir rétablir les crédits pour les deux ingénieurs de travaux de 2^e classe et pour l'emploi de secrétaire d'administration principal, puisque ces postes ne paraissent plus utiles, ayant été supprimés dans la deuxième lettre rectificative présentée à l'Assemblée nationale.

Par ailleurs, sur le même chapitre, votre commission des finances, après avoir pris connaissance des observations de la cour des comptes, a opéré un abattement indicatif de 1.000 F pour protester contre la création d'un emploi d'agent contractuel chargé du contrôle de la profession d'importateur de produits de la pêche et devant être rémunéré par voie de fonds de concours.

Chapitre 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses.

Comme conséquence du rejet de la création du poste de secrétaire général, votre commission a fait, au chapitre 31-02, un abattement de 387.000 F, correspondant aux indemnités.

Chapitre 44-02. — Allocations d'intérêts fixées par la loi du 1^{er} août 1928 sur le crédit maritime.

Au chapitre 44-02, votre commission a procédé à un abattement indicatif de 1.000 F pour obtenir du ministre des renseignements précis sur le montant des dotations qui seront mises à la disposition du crédit maritime et pour savoir si les crédits prévus à ce chapitre seront suffisants en 1955, dans l'hypothèse où le montant des prêts serait augmenté.

Chapitre 45-01. — Exploitation des services maritimes d'intérêt général.

Au chapitre 45-01, votre commission des finances vous propose un abattement de 100 millions de francs, car elle considère, notamment en raison de la situation de la Compagnie des messageries maritimes, que les crédits prévus pour les subventions aux compagnies nationales sont nettement supérieurs aux besoins réels,

Chapitre 45-02. — Aide en faveur de l'armement au cabotage.

Au chapitre 45-02, elle a fait un abattement de 1.000 F d'un côté, pour manifester son inquiétude sur le sort du cabotage français et pour indiquer que le crédit prévu ne paraît pas suffisant pour sauver le cabotage; d'autre part, pour protester contre la non-observation des lois et règlements par l'Etat ou les entreprises nationalisées ou contrôlées par l'Etat ou subventionnées par lui, en ce qui concerne le fret devant être réservé aux caboteurs français.

Chapitre 47-31. — Subvention à l'établissement national des invalides de la marine.

Votre commission des finances a constaté avec plaisir l'augmentation du crédit du chapitre 47-31, permettant d'apporter une amélioration aux retraites servies aux marins pêcheurs et de revenir sur une injustice qui les frappait, en conformité des dispositions nouvelles prévues à l'article 5 du projet de loi. Mais elle tient à indiquer avec force que les mesures nouvelles ne sont pas suffisantes pour donner aux retraités les satisfactions qui leur sont dues.

Chapitre 63-00. — Aide à la construction navale.

Au chapitre 63-00, votre commission s'est félicitée de voir des crédits substantiels inscrits, grâce à la troisième lettre rectificative, en faveur du paquebot de l'Atlantique Nord. Mais elle considère d'une part, qu'il est urgent de définir le type du paquebot à construire et, d'autre part, que les autorisations de programme accordées, de l'ordre de 4 milliards, ne permettent pas de passer une commande définitive et que, si elles manifestent la bonne volonté du Gouvernement, elles n'en ont pas pour autant réglé, en pratique, le problème de la construction du paquebot de l'Atlantique Nord.

Votre commission considère comme absolument urgente la mise en chantier de ce paquebot et demande au Gouvernement de prendre toutes dispositions lui permettant de faire face, non seulement à une nécessité vitale pour la nation, mais aussi aux obligations découlant de la loi.

Mais elle a vivement regretté de ne pas voir inscrits les crédits nécessaires à la construction d'un paquebot pour la ligne de Corse. La *Ville-d'Ajaccio*, actuellement en service, a plus de vingt-six ans et ne peut plus durer longtemps. Des promesses avaient été faites; votre commission pensait qu'elles seraient tenues en raison de l'urgence et de la nécessité reconnues par tous du remplacement de la *Ville-d'Ajaccio*. C'est pour cette raison que, dans un paragraphe II inséré dans l'article 2, elle a ventilé les crédits du chapitre 63-00 permettant de construire au plus tôt un paquebot pour la ligne de Corse.

Par ailleurs, votre commission a modifié la rédaction de l'article 6. Ce dernier, introduit dans le présent projet par l'Assemblée nationale, tendait à bloquer 50 p. 100 des crédits ouverts au chapitre 31-14: « Inscription maritime. — Rémunérations principales » en vue d'obtenir du gouvernement une modification du statut des syndics des gens de mer et des gardes maritimes. Votre commission, d'accord sur le principe de la mesure, a substitué une procédure plus souple à celle qu'avait prévue l'Assemblée nationale.

Sous réserve de ces observations, votre commission des finances vous invite à adopter le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires du budget de la marine marchande, pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 17.113.313.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 1.536.860.000 F, au titre III: « Moyens des services »;

Et, à concurrence de 15.576.453.000 F, au titre IV: « Interventions publiques ».

Art. 2. — I. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital du budget de la marine marchande pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 28.837.500.000 F et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 20.760.000.000 F.

Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent:

Au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 1.272.500.000 F pour les crédits de paiement et de 620 millions de francs pour les autorisations de programme;

Au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 10.565.000.000 F pour les crédits de paiement et de 11.240.000.000 F pour les autorisations de programme;

Au titre VII: « Réparations des dommages de guerre » à concurrence de 17.000 millions de francs pour les crédits de paiement et de 5.860 millions de francs pour les autorisations de programme.

II. — Les crédits ouverts au chapitre 63-00: « Aide à la construction navale » du titre III: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat » sont répartis conformément à l'état C annexé à la présente loi.

Art. 3. — 1^o Les taxes à percevoir par tonneau de jauge brute, au titre des navires de pêche, instituées par l'article 2 de la loi du 7 janvier 1920 sont fixées comme suit:

40 F pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 10 tonneaux et inférieur ou égal à 30 tonneaux;

60 F pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 30 tonneaux et inférieur ou égal à 100 tonneaux;

80 F pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 100 tonneaux.

Les bateaux d'un tonnage inférieur ou égal à 10 tonneaux demeurent exemptés de toute taxe.

2° Le produit des taxes prévues au paragraphe précédent sera affecté intégralement à la couverture des dépenses de la recherche scientifique et technique appliquée aux industries de la pêche maritimes.

Art. 4. — L'article 27 de la loi n° 48-1469 du 22 septembre 1948 est modifié comme suit :

« Art. 27. — Une redevance est perçue au profit de l'établissement national des invalides de la marine pour chaque duplicata du livret professionnel maritime délivré en remplacement d'un livret adré. Le taux de cette redevance est fixé par décret contresigné du ministre chargé de la marine marchande et du ministre chargé du budget ».

Art. 5. — L'alinéa c) de l'article 8 de la loi n° 1-883 du 12 avril 1941 modifiée est remplacé par les dispositions suivantes :

« c) Les services accomplis entre le 2 août 1911 et le 11 novembre 1918 et entre le 3 septembre 1939 et la date légale de cessation des hostilités, dans les formations maritimes et militaires françaises ayant combattu à terre ou dans les organisations de résistance.

« L'ensemble des dispositions ci-dessus s'applique à tous les marins du commerce et de la pêche nonobstant les dispositions de l'article 51, paragraphe 1er, quels que soient le nombre de leurs années de navigation, la date à laquelle ils ont cessé de naviguer, et les conditions dans lesquelles ils ont pu prendre leur retraite. Les pensions déjà concédées seront révisées en conséquence.

« Les dispositions des deux alinéas qui précèdent ne pourront ouvrir droit à pension pour les marins qui, avant l'accomplissement de leurs services de guerre, avaient abandonné la navigation sans être pensionnés ».

Art. 6. — Les crédits ouverts au chapitre 21-11 : « Inscription maritime. — Rémunérations principales » de l'état A annexé à la présente loi sont provisoirement bloqués à concurrence de 50 p. 100 de leur montant; ils ne pourront être débloqués, par décret, qu'après modification du statut des personnels de la police de la navigation (syndics des gens de mer et gardes maritimes).

ANNEXE N° 721

(Session de 1951. — Séance du 15 décembre 1951.)

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 ratifier le décret du 25 mai 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements français d'outre-mer et en Algérie, par M. Fousson, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le projet de loi qui vous est soumis a pour objet la ratification du décret n° 50-584 du 25 mai 1950 qui a fixé la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements français d'outre-mer et en Algérie.

Cette liste, qui s'étend sur cinq pages, se substitue à celle qui résultait de divers décrets intervenus depuis la promulgation de la loi du 13 avril 1928. Sa refonte se justifie par les nombreuses modifications qu'avait subies la liste originaires, par la modification apportée à la nomenclature et aux droits du tarif métropolitain d'importation lors de la publication de l'arrêté du 16 décembre 1947 et, enfin, par l'évolution économique des territoires considérés.

Votre commission des affaires économiques approuve les dispositions de ce décret et, en conséquence, vous propose de le ratifier en adoptant, dans le texte de l'Assemblée nationale, le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — Est ratifié le décret du 25 mai 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements français d'outre-mer et en Algérie.

ANNEXE N° 722

(Session de 1951. — Séance du 15 décembre 1951.)

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 ratifier le décret du 21 avril 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime non préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements français d'outre-mer et en Algérie, par M. Fousson, sénateur (2).

Mesdames, messieurs, le projet de loi qui vous est soumis a pour objet de ratifier un décret du 21 avril 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 4048, 8979 et in-8° 4568; Conseil de la République, n° 570 (année 1951).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 3780, 3981 et in-8° 4570; Conseil de la République, n° 571 (année 1951).

à régime non préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements d'outre-mer et en Algérie.

Le décret du 21 avril 1950 a procédé à la refonte de la liste précitée tant pour des raisons de commodité que pour tenir compte de l'évolution économique des territoires considérés.

Votre commission des affaires économiques vous propose de ratifier le décret du 21 avril 1950 en adoptant, dans le texte voté par l'Assemblée nationale, le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — Est ratifié le décret du 21 avril 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime non préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements français d'outre-mer et en Algérie.

ANNEXE N° 723

(Session de 1951. — Séance du 15 décembre 1951.)

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 ratifier le décret du 1^{er} mars 1950 approuvant une délibération prise le 22 novembre 1949 par l'Assemblée représentative des Etablissements français de l'Océanie demandant la modification du régime des déclarations de cabotage des marchandises, par M. Fousson, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le projet de loi qui vous est soumis a pour objet de ratifier un décret du 1^{er} mars 1950 approuvant une délibération prise le 22 novembre 1949 par l'Assemblée représentative des Etablissements français de l'Océanie tendant à la modification, en ce qui concerne le régime des déclarations de cabotage des marchandises, du décret du 20 juillet 1932 portant réglementation du service des douanes dans lesdits Etablissements.

Cette délibération a pour objet de réduire au maximum les formalités douanières du commerce interinsulaire en autorisant le chef du territoire à dispenser par arrêté de la déclaration de cabotage, les marchandises dont un contrôle détaillé n'est pas nécessaire.

Votre commission des affaires économiques vous propose d'approuver la délibération du 22 novembre 1949 et de ratifier le décret d'approbation du 1^{er} mars 1950 en adoptant, dans le texte de l'Assemblée nationale, le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — Est ratifié le décret du 1^{er} mars 1950 approuvant la délibération du 22 novembre 1949 de l'Assemblée représentative des Etablissements français de l'Océanie tendant à modifier le régime des déclarations de cabotage des marchandises.

ANNEXE N° 724

(Session de 1951. — Séance du 15 décembre 1951.)

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 ratifier le décret du 31 mars 1952 approuvant une délibération prise le 30 novembre 1951 par le conseil d'administration du Cameroun, tendant à modifier l'article 122 du décret du 17 février 1921 portant réglementation douanière au Cameroun, par M. Fousson, sénateur (2).

Mesdames, messieurs, le projet de loi qui vous est soumis a pour objet de ratifier le décret du 31 mars 1952 approuvant une délibération du 30 novembre 1951 du conseil d'administration du Cameroun tendant à modifier l'article 122 du décret du 17 février 1921 portant réglementation douanière dans ce territoire.

Cette délibération a pour effet d'étendre à certains produits le régime de l'admission temporaire et, par là, de leur permettre de recevoir dans le territoire un complément de main-d'œuvre sous un régime suspensif de taxes fiscales.

Votre commission des affaires économiques vous propose d'approuver la délibération du 30 novembre 1951 et de ratifier le décret du 31 mars 1952 en adoptant, dans le texte de l'Assemblée nationale, le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — Est ratifié le décret du 31 mars 1952 approuvant une délibération du 30 novembre 1951 du conseil d'administration du Cameroun tendant à modifier l'article 122 du décret du 17 février 1921 portant réglementation douanière dans ce territoire.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 3777, 8980 et in-8° 4569; Conseil de la République, n° 572 (année 1951).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 4154, 8.32 et in-8° 4571; Conseil de la République, n° 573 (année 1951).

ANNEXE N° 725

(Session de 1954. — Séance du 15 décembre 1954.)

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 ratifier le décret du 18 août 1952 approuvant une délibération prise le 26 mars 1952 par le conseil d'administration du Cameroun modifiant les dispositions du code des douanes en vigueur dans le territoire en ce qui concerne le dépôt en douane des marchandises, par M. Fousson, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le projet de loi qui vous est soumis a pour objet de ratifier le décret du 18 août 1952 approuvant une délibération prise le 26 mars 1952 par le conseil d'administration du Cameroun modifiant les dispositions afférentes au dépôt en douane des marchandises.

Cette délibération a réduit, dans le but de remédier à l'encombrement excessif et chronique du port de Douala, le délai de magasinage dans les entrepôts de ce port. Elle a également précisé les caractères du dépôt et les formalités de vente aux enchères.

Votre commission des affaires économiques vous propose d'approuver la délibération du 26 mars 1952 et de ratifier le décret du 18 août 1952 en adoptant, dans le texte de l'Assemblée nationale, le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — Est ratifié le décret du 18 août 1952 approuvant une délibération prise le 26 mars 1952 par le conseil d'administration du Cameroun modifiant les dispositions du code des douanes en vigueur dans le territoire en ce qui concerne le dépôt en douane des marchandises.

ANNEXE N° 726

(Session de 1954. — Séance du 15 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux institutions territoriales et régionales du Togo sous tutelle française, par M. Saller, sénateur (2).

Mesdames, messieurs, les observations de la commission des finances portent sur les dispositions suivantes du projet de loi :

Titre II. — Attributions de l'Assemblée territoriale, article 32-15°, organisation du crédit agricole, commercial, industriel et immobilier ;

Titre III. — Statut financier et budget du territoire ;

Titre IV. — Conseils de circonscription, article 62 relatifs aux budgets des circonscriptions.

TITRE II

Articles 32 et 33.

Sur ce point, la commission des finances rappelle qu'aux termes de la loi du 30 avril 1946 sur le développement économique et social des territoires d'outre-mer, le ministre de la France d'outre-mer et le comité directeur du F. I. D. E. S. sont habilités à créer sous la forme de sociétés d'Etat ou de sociétés d'économie mixte des établissements de crédit pour l'agriculture, l'industrie, les opérations immobilières, etc. Quelques-uns existent déjà au Cameroun, territoire sous tutelle, en Afrique équatoriale française, à Madagascar, etc. Si l'Assemblée territoriale du Togo était seule qualifiée pour organiser le crédit dans ces domaines, il est évident que le territoire ne pourrait bénéficier des dispositions de la loi du 30 avril 1946 non plus que de toute autre réglementation d'ensemble qui pourrait intervenir au profit des territoires d'outre-mer. Il y a donc intérêt pour le Togo de ranger cette matière parmi celles visées à l'article 33 qui prévoit que l'Assemblée délibère sur les modalités d'application des lois et décrets.

Il est, en conséquence, proposé de supprimer le paragraphe 15° de l'article 32 et d'ajouter à l'article 33 un paragraphe supplémentaire rédigé de même manière, qui prendrait le numéro 2°, les numéros suivants étant décalés d'un rang.

TITRE III

Concernant le statut financier et le budget du territoire, les articles 41 à 44 n'appellent aucune observation, non plus que ceux qui portent les numéros 47 à 52, 54, 56, 58 et 59.

Mais les dispositions des articles 45, 46, 53, 55 et 57 paraissent devoir être modifiées pour les raisons ci-après :

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 5425, 8983 et in-8° 4572 ; Conseil de la République, n° 574 (année 1954).

(2) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 5180, 8803, 9249 et in-8° 1696 ; Conseil de la République, n°s 598, 675 et 687 (année 1954).

Article 45.

Il est de règle constante dans les territoires d'outre-mer que les règlements financiers et comptables font l'objet de textes pris d'un commun accord par le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des finances, non seulement parce qu'il s'agit d'un domaine où le second est plus spécialement intéressé, mais aussi parce que le Trésor qui effectue les opérations financières relève de sa compétence. Par conséquent, la nomenclature budgétaire visée au premier alinéa de l'article 45 doit être déterminée comme dans le passé par les deux ministres.

D'autre part, si l'on veut donner à l'assemblée territoriale des pouvoirs réels en ce qui concerne le vote des dépenses, il est indispensable de modifier cette nomenclature, de façon à ne pas classer dans un même chapitre les crédits affectés à des services différents, l'Assemblée se prononçant sur chaque chapitre séparément sans toutefois entrer dans le détail des articles, procédure trop longue pour être efficace.

La commission des finances propose donc de rédiger comme suit l'article 45 :

« Les recettes et les dépenses du budget sont réparties en chapitres et en articles selon une nomenclature déterminée par les ministres de la France d'outre-mer et des finances et comportant un ou plusieurs chapitres distincts pour les dépenses de fonctionnement de chacun des services du territoire.

« Chaque chapitre du budget doit faire l'objet d'une délibération particulière.

« Cet examen achevé, l'ensemble du budget est soumis à l'approbation de l'Assemblée qui se prononce, s'il y a lieu, sur les mesures à prendre pour assurer l'équilibre des recettes et des dépenses, compte tenu des dispositions de l'article 54 ci-après.

« L'évaluation du rendement futur des impôts, taxes, contributions et redevances délibérés par l'Assemblée incombe au chef du territoire ».

Pour ce dernier paragraphe, la commission des finances propose de reprendre le texte du projet déposé par le Gouvernement, la règle générale étant en métropole, comme outre-mer d'ailleurs, de laisser au chef de l'administration intéressée le soin d'évaluer le rendement des recettes qu'il est chargé de recouvrer, afin d'éviter des erreurs qui, dans un sens ou dans l'autre, affecteraient l'équilibre du budget.

Article 46.

La proposition ci-dessus concernant la nomenclature entraîne la modification du texte de l'article 46 en rendant inutile l'intervention de l'Assemblée ou de sa commission permanente pour les virements d'article à article. La commission des finances propose donc de supprimer dans le corps du 3^e alinéa les mots « d'article à article » après « virements de crédits », ce qui laisserait à la commission permanente la faculté, en cas d'urgence, de se prononcer sur les virements de chapitre à chapitre sous réserve de ratification ultérieure par l'Assemblée.

Article 53.

Au paragraphe 2° on a omis de classer parmi les dépenses obligatoires les contributions et participations imposées par la loi, alors que dans le système institutionnel envisagé pour le Togo, la primauté de la loi est évidente et incontestée. La commission des finances propose donc de rédiger comme suit le 2° :

« Aux contributions, participations et dépenses imposées par la loi, et notamment aux contributions dues par le territoire à la caisse des retraites de la France d'outre-mer et aux caisses locales de retraites des fonctionnaires ».

En ce qui concerne le 4°, il paraît utile de préciser que le tableau d'effectifs qui sera établi, dès promulgation de la présente loi, c'est-à-dire en cours d'exécution du budget de l'exercice 1955, devra résulter des crédits ouverts à ce budget, faute de quoi l'exécution dudit budget s'en trouverait affectée. La commission des finances propose donc d'ajouter, après les mots « tableaux d'effectifs », les mots « résultant des crédits ouverts au budget de l'exercice en cours », le reste sans changement.

Article 55.

Le texte adopté pour cet article peut avoir des conséquences auxquelles on ne semble pas avoir songé. Dans le cas où le budget n'ayant pas été voté ou établi d'office, celui de l'exercice précédent serait reconduit même provisoirement, les crédits votés l'année précédente seraient en totalité ouverts à nouveau, y compris ceux concernant des dépenses qui n'ont plus besoin d'être effectuées à nouveau : achats de matériel, constructions déjà achevées, etc.

Le texte du Gouvernement ne prévoyait qu'une seule éventualité, le refus du budget par l'Assemblée et une seule solution : l'établissement d'office du budget. Il est préférable au texte actuel, car il est impensable d'envisager le cas où le ministre de la France d'outre-mer refuserait lui aussi de procéder à l'établissement d'office du budget ; le retard qui pourrait se produire ne dépasserait pas le terme du premier mois de l'exercice et n'empêcherait pas le paiement en temps normal des dépenses. La commission des finances propose donc au Conseil de reprendre, pour l'article 55, le texte du projet du Gouvernement (art. 41) ainsi conçu :

« Si, pour une cause quelconque, le budget n'a pu être établi lors du commencement d'un exercice, le ministre de la France d'outre-mer l'établit provisoirement d'office, sur proposition du chef du territoire, après consultation du conseil de gouvernement. Les recettes sont alors évaluées sur la base des tarifs des impôts et taxes établis pour l'exercice précédent ».

Article 57.

Pour les raisons déjà exposées à propos de l'article 45, la commission des finances propose de modifier comme suit la fin du deuxième alinéa de l'article 57 :

« Le montant minimum en est fixé par arrêté des ministres de la France d'outre-mer et des finances ».

Le troisième alinéa doit, lui aussi, être modifié pour viser expressément « le décret sur le régime financier des territoires d'outre-mer » qui est le texte de base en cette matière.

TITRE IV

Article 62.

Cet article prévoit que le budget de circonscription pourvoit notamment aux dépenses de développement économique et social. Il est évident que le texte vise celles de ces dépenses qui ne sont pas assurées par les soins du FIDES ou d'autres fonds spéciaux. Afin d'éviter tout malentendu, il paraît préférable de le spécifier et la commission des finances propose d'ajouter à la fin du premier alinéa les mots : « qui ne sont pas assurés par d'autres budgets ou fonds spéciaux ».

Le même article stipule « que le budget de circonscription est alimenté éventuellement par une contribution du budget du territoire déterminée par l'Assemblée ». Cette disposition ainsi rédigée est en contradiction avec celle de l'article 60 qui interdit d'attribuer la personnalité morale aux circonscriptions dont le développement économique ne permet pas d'assurer des ressources suffisantes à leur budget propre. De plus, le système des contributions ou des subventions comporte trop souvent une part d'arbitraire et de favoritisme. La commission des finances propose donc de ne prévoir la contribution du budget du territoire que pour le premier exercice, afin de laisser au conseil de circonscription et à l'Assemblée territoriale le soin de prendre en accord les dispositions fiscales nécessaires à l'équilibre du budget de circonscription; le paragraphe serait ainsi rédigé : « éventuellement et pour le premier exercice, par une contribution du budget du territoire déterminée par l'Assemblée ».

Enfin, le même article 62 ne mentionne pas, parmi les ressources du budget de circonscription, le produit des emprunts qu'aux termes de l'article 61 le conseil de circonscription est habilité à contracter. Il y aurait lieu d'apporter la précision en insérant avant le dernier paragraphe susvisé un paragraphe ainsi conçu : « par le produit des emprunts contractés dans les conditions de l'article ci-dessus ».

Comme on peut le constater, les indications proposées ne bouleversent point l'économie du texte qui vous est soumis par la commission de la France d'outre-mer saisie au fond; elles tendant au contraire à le perfectionner sur des points d'ailleurs secondaires, et c'est pourquoi votre commission des finances est unanime à vous en demander l'approbation.

ANNEXE N° 727

(Session de 1954. — Séance du 16 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'éducation nationale pour l'exercice 1955, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

Paris, le 15 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 14 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'éducation nationale pour l'exercice 1955.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agrérez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre de l'éducation nationale, au titre de l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 248 milliards 405.325.000 F.

(1) Voir Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9287, 9715, 9591, 9685 et in-8° 1685.

Ces crédits s'appliquent :

A concurrence de 225.960.271.000 F, au titre III : « Moyens des services » ;

Et, à concurrence de 22.445.054.000 F, au titre IV : « Interventions publiques » ;

conformément à la répartition, par service et par chapitre, qui en est donnée à l'Etat A annexé à la présente loi.

Art. 2. — Il est ouvert au ministre de l'éducation nationale pour 1955, au titre des dépenses en capital, des crédits de paiement s'élevant à la somme de 73.079.998.000 F et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 86.469.999.000 F.

Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent :

Au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 21.206.999.000 F pour les crédits de paiement et de 30 milliards 585 millions de francs pour les autorisations de programme, conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'Etat B annexé à la présente loi ;

Au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 48 872.999.000 F pour les crédits de paiement et de 55.881.999.000 F pour les autorisations de programme, conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'Etat B annexé à la présente loi.

Art. 3. — Il est ouvert au ministre de l'éducation nationale pour 1955, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées, des crédits s'élevant à la somme de 30 millions de francs applicables au titre VIII : « Dépenses effectuées sur ressources affectées », conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'Etat C annexé à la présente loi.

Art. 4. — Le ministre de l'éducation nationale est autorisé à engager en 1955, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1956 des dépenses s'élevant à la somme totale de 1.360 millions de francs et réparties par service et par chapitre conformément à l'Etat D annexé à la présente loi.

Art. 5. — Deux écoles nationales d'enseignement technique sont créées respectivement :

Dans la Seine-Inférieure ;

Dans la région bordelaise.

Un arrêté pris par le ministre chargé de l'enseignement technique fixera la date et les conditions de leur ouverture.

Art. 6. — Le taux des taxes perçues pour photographe, cinématographe et mouler les objets et documents appartenant à l'Etat, est fixé par arrêté concerté du ministre intéressé et du ministre chargé du budget.

Art. 7. — Les mesures d'intégration dans le corps des personnels techniques de l'enseignement supérieur prévues en ce qui concerne les garçons d'anatomie des facultés de médecine, les jardiniers du Muséum national d'histoire naturelle, de l'Observatoire de Paris et de l'Université de Strasbourg, les taxidermistes et chefs soigneurs du Muséum national d'histoire naturelle, et les calculateurs et observateurs des observatoires, prendront effet du 1^{er} janvier 1949.

Toutefois, en ce qui concerne les agents occupant des emplois créés postérieurement à cette date, les mesures d'intégration correspondantes ne prendront effet qu'à compter de la date de création de ces emplois.

Art. 8. — Les crédits ouverts au ministre de l'éducation nationale, au titre des dépenses en capital, pour l'exercice 1955, pourront faire l'objet de transferts de chapitre à chapitre par arrêté pris sous la signature du ministre des finances, des affaires économiques et du plan, du ministre de l'éducation nationale et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques, après avis conforme de la commission des finances de l'Assemblée nationale et après avis de la commission des finances du Conseil de la République.

Art. 9. — Le ministre de l'éducation nationale est autorisé à engager sur le chapitre 43-01 : « Centre national de la recherche scientifique. — Année géophysique internationale » des dépenses s'élevant à la somme totale de 1.000 millions de francs, à raison de :

406 millions de francs en 1955; 219 millions de francs en 1956; 183 millions de francs en 1957; 110 millions de francs en 1958; 82 millions de francs en 1959.

Les crédits nécessaires à la couverture des engagements ainsi autorisés seront ouverts annuellement par la loi relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'éducation nationale.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 14 décembre 1954.

Le président,

Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

ETATS ANNEXES

Etat A. — Tableau, par service et par chapitre, des crédits ouverts pour l'exercice 1955 au titre des dépenses ordinaires.

(En milliers de francs.)

Education nationale.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 581.688.

Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 85.261.

Chap. 31-03. — Personnel du compte spécial « groupement des achats de matériel de l'éducation nationale », 110.350.

Chap. 31-11. — Universités. — Observatoires et institut de physique du globe. — Rémunérations principales, 3.787.482.

Chap. 31-12. — Universités et observatoires. — Indemnités et allocations diverses, 397.410.

Chap. 31-13. — Ecoles normales supérieures. — Rémunérations principales, 380.766.

Chap. 31-14. — Grands établissements d'enseignement supérieur. — Institut de France. — Académie de médecine. — Rémunérations principales, 456.832.

Chap. 31-15. — Grands établissements d'enseignement supérieur. — Ecoles normales supérieures. — Institut de France. — Académie de médecine. — Indemnités et allocations diverses, 419.640.

Chap. 31-16. — Enseignement supérieur. — Personnels techniques. — Rémunérations principales, 368.513.

Chap. 31-21. — Lycées et collèges. — Rémunérations principales, 25.580.137.

Chap. 31-22. — Lycées et collèges. — Indemnités et allocations diverses, 4.716.741.

Chap. 31-31. — Ecoles normales primaires. — Rémunérations principales, 3.118.636.

Chap. 31-32. — Ecoles normales primaires. — Indemnités et allocations diverses, 228.821.

Chap. 31-34. — Ecoles primaires élémentaires. — Rémunérations principales, 91.293.675.

Chap. 31-35. — Ecoles primaires élémentaires. — Indemnités et allocations diverses, 167.078.

Chap. 31-37. — Ecoles nationales de perfectionnement. — Centres nationaux de pédagogie spéciale et d'éducation de plein air. — Rémunérations principales, 166.622.

Chap. 31-38. — Ecoles nationales de perfectionnement. — Centres nationaux de pédagogie spéciale et d'éducation de plein air. — Indemnités et allocations diverses, 6.417.

Chap. 31-39. — Ecoles nationales réservées aux enfants de marins et de parents exerçant des professions nomades ou de familles dispersés. — Rémunérations principales, 45.000.

Chap. 31-41. — Conservatoire national des arts et métiers. — Rémunérations principales, 161.920.

Chap. 31-42. — Conservatoire national des arts et métiers. — Indemnités et allocations diverses, 12.668.

Chap. 31-43. — Conservatoire national des arts et métiers. — Salaires du personnel ouvrier, 21.661.

Chap. 31-44. — Etablissements publics d'enseignement technique. — Rémunérations principales, 16.413.134.

Chap. 31-45. — Etablissements d'enseignement technique. — Indemnités et allocations diverses, 967.451.

Chap. 31-51. — Jeunesse et sports. — Rémunérations principales, 3.392.163.

Chap. 31-52. — Jeunesse et sports. — Indemnités et allocations diverses, 218.991.

Chap. 31-61. — Bibliothèques. — Rémunérations principales, 503.671.

Chap. 31-62. — Bibliothèques. — Indemnités et allocations diverses, 45.710.

Chap. 31-63. — Bibliothèques. — Salaires et accessoires de salaires des personnels rémunérés sur la base du commerce et de l'industrie, 8.119.

Chap. 31-65. — Archives de France. — Rémunérations principales, 178.209.

Chap. 31-66. — Archives de France. — Indemnités et allocations diverses, 10.713.

Chap. 31-71. — Inspection des arts et des lettres. — Rémunérations principales, 15.718.

Chap. 31-72. — Arts et lettres. — Enseignement artistique. — Rémunérations principales, 162.025.

Chap. 31-73. — Arts et lettres. — Mobilier national et manufactures nationales des Gobelins et de Beauvais et manufacture nationale de Sévres. — Rémunérations principales, 165.161.

Chap. 31-74. — Arts et lettres. — Mobilier national et manufactures nationales. — Salaires et accessoires de salaires des personnels ouvriers rémunérés sur la base du commerce et de l'industrie, 7.461.

Chap. 31-75. — Arts et lettres. — Musées. — Rémunérations principales, 235.516.

Chap. 31-76. — Arts et lettres. — Conservatoires nationaux. — Rémunérations principales, 139.723.

Chap. 31-77. — Arts et lettres. — Indemnités et allocations diverses, 52.736.

Chap. 31-81. — Architecture. — Rémunérations principales, 399.233.

Chap. 31-82. — Architecture. — Indemnités et allocations diverses, 26.407.

Chap. 31-83. — Architecture. — Salaires et accessoires de salaires des personnels rémunérés sur la base du commerce et de l'industrie, 27.469.

Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 25.926.170.

Chap. 31-92. — Services communs. — Inspection générale et administration académique. — Rémunérations principales, 2.332.031.

Chap. 31-93. — Services communs. — Inspection générale et administration académique. — Indemnités et allocations diverses, 91.483.

Chap. 31-94. — Application de la réglementation relative aux fonctionnaires suspendus de leurs fonctions, 809.

Chap. 31-95. — Hygiène scolaire et universitaire. — Rémunérations et vacations du personnel médical et social, 596.137.

Total pour la 1^{re} partie, 180.662.358.

3^e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.

Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 16.471.151.

Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 198.886.

Total pour la 3^e partie, 16.670.037.

4^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

Chap. 34-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 12.684.

Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel, 101.182.

Chap. 34-03. — Relations universitaires avec l'étranger et la France d'outre-mer. — Matériel et remboursement de frais, 9.499.

Chap. 34-11. — Enseignement supérieur. — Remboursement de frais, 53.138.

Chap. 34-12. — Enseignement supérieur. — Matériel, 51.287.

Chap. 34-21. — Enseignement du second degré. — Remboursement de frais, néant.

Chap. 34-22. — Enseignement du second degré. — Formation pédagogique du personnel, 293.819.

Chap. 34-23. — Enseignement du second degré. — Bibliothèques et matériel scolaire, 135.900.

Chap. 34-31. — Enseignement du premier degré. — Remboursement de frais, 557.202.

Chap. 34-32. — Enseignement du premier degré. — Matériel, 317.000.

Chap. 34-33. — Ecoles nationales de perfectionnement. — Centres nationaux de pédagogie spéciale et d'éducation de plein air. — Matériel, 52.020.

Chap. 34-34. — Enseignement du premier degré. — Entretien des élèves instituteurs en cours de scolarité, néant.

Chap. 34-41. — Enseignement technique. — Remboursement de frais, 132.755.

Chap. 34-42. — Enseignement technique. — Matériel, 362.317.

Chap. 34-51. — Jeunesse et sports. — Remboursement de frais, 287.393.

Chap. 34-52. — Jeunesse et sports. — Matériel, 268.879.

Chap. 34-53. — Contrôle médical des activités physiques et sportives. — Rééducation physique, 51.083.

Chap. 34-61. — Bibliothèques. — Remboursement de frais, 8.622.

Chap. 34-62. — Bibliothèques. — Matériel, 103.664.

Chap. 34-63. — Archives de France. — Remboursement de frais, 6.838.

Chap. 34-64. — Archives de France. — Matériel, 32.760.

Chap. 34-65 (nouveau). — Archives de France. — Achats de documents, 13.500.

Chap. 34-71. — Arts et lettres. — Remboursement de frais, 29.097.

Chap. 34-72. — Arts et lettres. — Enseignement et production artistique. — Matériel, 69.816.

Chap. 34-73. — Arts et lettres. — Musées. — Matériel, 105.679.

Chap. 34-74. — Arts et lettres. — Célébrations et commémorations officielles, 10.000.

Chap. 34-81. — Architecture. — Remboursement de frais, 78.115.

Chap. 34-82. — Architecture. — Matériel, 97.811.

Chap. 34-83. — Service du droit d'entrée dans les musées et monuments de l'Etat, mémoire.

Chap. 34-91. — Dépenses de locations et de réquisitions, 225.630.

Chap. 34-92. — Achat et entretien du matériel automobile, 58.979.

Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 128.198.

Chap. 34-94. — Hygiène scolaire et universitaire. — Remboursement de frais, 77.872.

Chap. 34-95. — Hygiène scolaire et universitaire. — Matériel, 115.260.

Chap. 34-96. — Documentation. — Bibliothèques et cinémathèque pédagogiques, 59.750.

Total pour la 4^e partie, 3.852.639.

5^e partie. — Travaux d'entretien.

Chap. 35-21. — Ecoles nationales de perfectionnement. — Centres nationaux de pédagogie spéciale et d'éducation de plein air. — Travaux d'entretien, 9.560.

Chap. 35-41. — Enseignement technique. — Travaux d'entretien, 251.500.

Chap. 35-51. — Jeunesse et sports. — Travaux d'aménagement, d'entretien et de grosses réparations, 159.099.

Chap. 35-61. — Bibliothèques. — Participation aux frais d'aménagement des bibliothèques municipales, 10.000.

Chap. 35-71. — Arts et lettres. — Travaux de décoration, 6.999.

Chap. 35-81. — Monuments historiques. — Entretien, conservation et remise en état, 2.225.000.

Chap. 35-82. — Bâtiments civils et palais nationaux. — Entretien, aménagement et restauration, 1.979.453.

Chap. 35-83. — Immeubles diplomatiques et consulaires. — Travaux d'entretien, 30.000.

Chap. 35-84. — Service des eaux et fontaines de Versailles, Marly et Saint-Cloud. — Travaux, 191.000.

Chap. 35-85. — Dépenses de restauration et de rénovation du domaine national de Versailles, 765.000.

Chap. 35-91. — Protection des trésors artistiques et historiques nationaux, mémoire.

Total pour la 5^e partie, 5.630.551.

6^e partie. — Subventions de fonctionnement.

Chap. 36-01. — Centre national de la recherche scientifique, 4.104.268.

Chap. 36-11. — Universités et observatoires. — Subventions pour frais généraux. — Travaux d'entretien et renouvellement du matériel, 3.686.455.

Chap. 36-12. — Subventions au Palais de la découverte, à la fondation nationale des sciences politiques, à la fondation Thiers et au centre d'études de politique étrangère, 133.352.

Chap. 36-13. — Subventions aux grands établissements d'enseignement supérieur et aux fondations de l'Institut de France, 278.301.
Chap. 36-21. — Enseignement du second degré. — Lycées. — Matériel, 1.933.000.

Chap. 36-22. — Enseignement du second degré. — Subventions aux établissements privés, 71.161.

Chap. 36-41. — Conservatoire national des arts et métiers. — Contribution aux dépenses de fonctionnement, 52.761.

Chap. 36-42. — Enseignement technique. — Subventions aux établissements publics, 4.015.000.

Chap. 36-43. — Subvention à l'établissement de formation professionnelle de l'industrie aéronautique, 260.000.

Chap. 36-44. — Enseignement technique. — Subventions à divers établissements et instituts, 263.121.

Chap. 36-45. — Enseignement technique. — Subventions en faveur des centres facultatifs d'orientation professionnelle. — Encouragement professionnel et promotion ouvrière, 1.133.100.

Chap. 36-51. — Sports scolaires et universitaires. — Subventions, 472.675.

Chap. 36-61. — Bibliothèques. — Fonctionnement et encouragements divers, 313.000.

Chap. 36-71. — Arts et lettres. — Enseignement et production artistiques. — Subventions diverses, 63.659.

Chap. 36-72. — Arts et lettres. — Musées. — Subventions diverses, 71.592.

Chap. 36-73. — Arts et lettres. — Enseignement de la musique et de l'art dramatique. — Subventions, 95.263.

Chap. 36-74. — Théâtres nationaux, 1.656.086.

Chap. 36-91. — Subventions de fonctionnement aux organismes de documentation pédagogique et de téléenseignement, 425.000.

Total pour la 6^e partie, 19.027.836.

7^e partie. — Dépenses diverses.

Chap. 37-41. — Application de la loi du 30 octobre 1946 sur la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles aux élèves des écoles publiques d'enseignement technique et des centres d'apprentissage, 35.000.

Chap. 37-91. — Frais de justice et de réparations civiles, 81.850.

Chap. 37-92. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations, mémoire.

Total pour la 7^e partie, 116.850.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance (moyens des services), mémoire.

Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services), mémoire.

Total pour la 8^e partie, mémoire.

Total pour le titre III, 225.960.271.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

3^e partie. — Action éducative et culturelle.

Chap. 43-01. — Centre national de la recherche scientifique. — Année géophysique internationale, 200.000.

Chap. 43-02. — Centre national de la recherche scientifique. — Expéditions polaires, 40.000.

Chap. 43-03. — Relations universitaires avec l'étranger et la France d'outre-mer. — Subventions, 88.377.

Chap. 43-11. — Enseignement supérieur. — Bourses. — Remboursement aux universités et aux facultés du montant des exonérations de droits accordées par l'Etat. — Participation de l'Etat aux dépenses d'impression des thèses de doctorat. — Prêts d'honneur, 4 millions 446.900.

Chap. 43-21. — Enseignement du second degré. — Aide aux internats, néant.

Chap. 43-31. — Enseignement du premier degré. — Œuvres complémentaires de l'école, 179.183.

Chap. 43-32. — Ecoles nationales du premier degré avec internat. — Enfance inadaptée. — Entretien et trousseau des élèves, 67.500.

Chap. 43-41. — Enseignement technique. — Bourses et trousseaux, 5.214.369.

Chap. 43-42. — Enseignement technique. — Prix et récompenses, 41.000.

Chap. 43-43. — Enseignement technique. — Aide aux internats, 39.600.

Chap. 43-44. — Enseignement technique. — Prêts d'honneur, 29.778.

Chap. 43-51. — Jeunesse et sports. — Etablissements d'enseignement. — Bourses, 18.268.

Chap. 43-52. — Jeunesse et sports. — Développement de l'éducation populaire et des activités éducatrices et culturelles, 301.999.

Chap. 43-53. — Jeunesse et sports. — Développement des sports, des activités physiques dans les milieux du travail et des activités de plein air, 636.618.

Chap. 43-54. — Activités de jeunesse. — Fonctionnement, équipement, formation de cadres, 223.549.

Chap. 43-61. — Bibliothèques. — Bourses, 400.

Chap. 43-71. — Arts et lettres. — Bourses, 87.668.

Chap. 43-72. — Arts et lettres. — Commandes artistiques et acquisitions d'œuvres d'art, 120.319.

Chap. 43-73. — Arts et lettres. — Spectacles. — Musique. — Lettres. — Subventions, 411.032.

Chap. 43-81. — Architecture. — Subventions diverses, 21.220.

Chap. 43-91. — Bourses nationales, 6.925.880.

Chap. 43-93. — Bourses de voyage, 17.575.

Total pour la 3^e partie, 18.839.235.

6^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.

Chap. 46-11. — Œuvres sociales en faveur des étudiants, 1.441.279.

Chap. 46-12. — Cité universitaire de Paris. — Subventions, 79.000.

Chap. 46-91. — Assistance culturelle, 30.346.

Total pour la 6^e partie, 1.550.625.

7^e partie. — Action sociale. — Prévoyance.

Chap. 47-11. — Contribution de l'Etat au régime de sécurité sociale des étudiants, 780.195.

Chap. 47-12. — Contribution forfaitaire de l'Etat aux charges d'enseignement et de recherche médicale, 240.000.

Chap. 47-51. — Camps et colonies, maisons familiales de vacances, communautés d'enfants, 1 million.

Chap. 47-91. — Hygiène scolaire et universitaire. — Subventions, 31.999.

Total pour la 7^e partie, 2.055.191.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance (interventions publiques), mémoire.

Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques), mémoire.

Total pour la 8^e partie, mémoire.

Total pour le titre IV, 22.445.051.

Total pour les dépenses ordinaires, 248.405.325.

Etat B. — Tableau, par service et par chapitre, des autorisations de programme et des crédits de paiement ouverts pour l'exercice 1955, au titre des dépenses en capital.

(En milliers de francs.)

Education nationale.

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

5^e partie. — Logement et urbanisme.

Chap. 53-80. — Service des eaux de Versailles, Marly et Saint-Cloud. — Equipement, autorisations de programme, 350.000; crédits de paiement, 351.000.

6^e partie. — Equipement culturel et social.

Chap. 56-10. — Etablissements d'enseignement supérieur. — Equipement, autorisations de programme, 45.000; crédits de paiement, 380.000.

Chap. 56-15. — Etablissements d'enseignement supérieur. — Equipement (plan quinquennal), autorisations de programme, 890.000; crédits de paiement, 878.000.

Chap. 56-20. — Etablissements du second degré appartenant à l'Etat. — Equipement, autorisations de programme, 956.000; crédits de paiement, 1.537.000.

Chap. 56-21. — Etablissements du second degré appartenant à l'Etat. — Equipement (loi de programme), autorisations de programme, 2.315.000; crédits de paiement, 3.015.000.

Chap. 56-25. — Etablissements du second degré appartenant à l'Etat. — Equipement (plan quinquennal), autorisations de programme, 7.671.000; crédits de paiement, 3.013.000.

Chap. 56-40. — Etablissements nationaux et services extérieurs de l'enseignement technique. — Equipement, autorisations de programme, 773.000; crédits de paiement, 1.163.000.

Chap. 56-41. — Etablissements nationaux et services extérieurs de l'enseignement technique. — Equipement (loi de programme), autorisations de programme, 1.540.000; crédits de paiement, 1.308.000.

Chap. 56-42. — Centres d'apprentissage. — Equipement, autorisations de programme, 556.000; crédits de paiement, 2.125.000.

Chap. 56-43. — Centres d'apprentissage. — Equipement (loi de programme), autorisations de programme, 2.750.000; crédits de paiement, 2.590.000.

Chap. 56-45. — Etablissements nationaux et services extérieurs de l'enseignement technique. — Equipement (plan quinquennal), autorisations de programme, 2.220.000; crédits de paiement, 1.050.000.

Chap. 56-46. — Centres d'apprentissage. — Equipement (plan quinquennal), autorisations de programme, 6.955.000; crédits de paiement, 4.121.000.

Chap. 56-50. — Etablissements d'éducation physique et sportive. — Equipement, autorisations de programme, 392.000; crédits de paiement, 280.000.

Chap. 56-70. — Manufactures nationales, mobilier national et écoles d'art nationales. — Equipement en matériel, autorisations de programme, 27.000; crédits de paiement, 13.000.

Chap. 56-72. — Musées nationaux. — Equipement, autorisations de programme, 110.000; crédits de paiement, 113.000.

Chap. 56-80. — Monuments historiques. — Restauration et réparation de dommages de guerre, autorisations de programme, 1.400.000; crédits de paiement, 1.610.999.

Chap. 56-82. — Bâtiments civils et palais nationaux. — Travaux d'équipement, autorisations de programme, 1.595.000; crédits de paiement, 1.135.000.

Chap. 56-90. — Frais d'études et de contrôle des travaux d'équipement, autorisations de programme, 37.000; crédits de paiement, 31.000.

Totaux pour la 6^e partie, autorisations de programme, 30.235.000; crédits de paiement, 23.855.939.

7^e partie. — Equipement administratif et divers.

Chap. 57-60. — Extension des archives nationales, autorisations de programme, mémoire; crédits de paiement, mémoire.

Chap. 57-80. — Construction d'immeubles nécessaires au fonctionnement des administrations et services publics de l'Etat, autorisations de programme, néant; crédits de paiement, néant.

Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, autorisations de programme, mémoire; crédits de paiement, mémoire.

Totaux pour la 7^e partie, autorisations de programme, mémoire; crédits de paiement, mémoire.

Totaux pour le titre V, autorisations de programme, 30.585.000; crédits de paiement, 21.205.999.

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

A. — Subventions et participations.

6^e partie. — Equipement culturel et social.

Chap. 60-10. — Subvention d'équipement au centre national de la recherche scientifique et aux établissements de recherche scientifique, autorisations de programme, 1.118.000; crédits de paiement, 1.870.000.

Chap. 60-12. — Subventions d'équipement aux universités et établissements d'enseignement supérieur, autorisations de programme, 4.452.000; crédits de paiement, 3.739.000.

Chap. 60-13. — Subventions d'équipement aux universités et établissements d'enseignement supérieur (loi de programme), autorisations de programme, 5.230.000; crédits de paiement, 2.796.000.

Chap. 60-15. — Subventions d'équipement aux universités et établissements d'enseignement supérieur (plan quinquennal), autorisation de programme, 2.311.000; crédits de paiement, 1.175.000.

Chap. 60-20. — Subventions d'équipement aux établissements du second degré n'appartenant pas à l'Etat, autorisations de programme, 1.611.000; crédits de paiement, 1.225.000.

Chap. 60-21. — Subventions d'équipement aux établissements du second degré n'appartenant pas à l'Etat (loi de programme) autorisations de programme, 1.250.000; crédits de paiement, 1.070.000.

Chap. 60-25. — Subventions d'équipement aux établissements du second degré n'appartenant pas à l'Etat (plan quinquennal), autorisation de programme, 3.761.000; crédits de paiement, 1.930.000.

Chap. 60-30. — Subventions d'équipement pour les établissements du premier degré, autorisations de programme, 7.050.000; crédits de paiement, 10.087.000.

Chap. 60-31. — Subventions d'équipement pour les établissements du premier degré (loi de programme), autorisations de programme, 8 millions; crédits de paiement, 9.138.000.

Chap. 60-35. — Subventions d'équipement pour les établissements du premier degré (plan quinquennal), autorisations de programme, 10.760.000; crédits de paiement, 9.820.000.

Chap. 60-40. — Subventions d'équipement aux établissements d'enseignement technique, autorisations de programme, 100.000; crédits de paiement, 265.000.

Chap. 60-41. — Subventions d'équipement aux établissements d'enseignement technique (loi de programme), autorisations de programme, 113.000; crédits de paiement, 509.000.

Chap. 60-45. — Subventions d'équipement aux établissements d'enseignement technique (plan quinquennal), autorisations de programme, 2.800.000; crédits de paiement, 775.000.

Chap. 60-50. — Subventions d'équipement pour l'éducation physique et les sports, autorisations de programme, 2.816.000; crédits de paiement, 1.740.000.

Chap. 60-60. — Subventions d'équipement aux bibliothèques, autorisations de programme, 710.000; crédits de paiement, 305.000.

Chap. 60-70. — Subventions d'équipement aux salles de spectacles, conservatoires et écoles de musique, autorisations de programme, 236.000; crédits de paiement, 259.000.

Chap. 60-72. — Subventions d'équipement aux musées, autorisations de programme, 49.999; crédits de paiement, 62.000.

Chap. 60-90. — Subventions d'équipement social, autorisations de programme, 2.614.000; crédits de paiement, 1.604.000.

Totaux pour la 6^e partie, autorisations de programme, 55.734.999; crédits de paiement, 48.791.999.

7^e partie. — Equipement administratif et divers.

Chap. 67-60. — Subventions d'équipement aux archives départementales, autorisations de programme, 150.000; crédits de paiement, 81.000.

Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, autorisations de programme, mémoire; crédits de paiement, mémoire.

Totaux pour la 7^e partie, autorisations de programme, 150.000; crédits de paiement, 81.000.

Totaux pour le titre VI, autorisations de programme, 55.881.999; crédits de paiement, 48.872.999.

Totaux pour les dépenses en capital, autorisations de programme, 86.469.999; crédits de paiement, 73.079.998.

Etat C. — Tableau, par service et par chapitre, des crédits ouverts sur l'exercice 1955, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées.

(En milliers de francs.)

Education nationale.

TITRE VIII. — DÉPENSES EFFECTUEES SUR RESSOURCES AFFECTEES

4^e partie. — Interventions publiques.

Chap. 81-71. — Arts et lettres. — Subventions à l'équipement des théâtres privés de Paris, 30.000.

Chap. 81-72. — Arts et lettres. — Dépenses diverses et accidentelles, mémoire.

Chap. 81-73. — Arts et lettres. — Restitution de droits indûment perçus, mémoire.

Total pour l'état C, 30.000.

Etat D. — Tableau, par service et par chapitre, des autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1955.

(En milliers de francs.)

Education nationale.

5^e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

Chap. 35-81. — Monuments historiques. — Entretien, conservation et remise en état, 750.000.

Chap. 35-82. — Bâtimens civils et palais nationaux. — Entretien, aménagement et restauration, 470.000.

Chap. 35-83. — Immeubles diplomatiques et consulaires. — Travaux, 10.000.

Chap. 35-85. — Dépenses de restauration et de conservation du domaine national de Versailles, 230.000.

Total pour l'état D, 1.460.000.

ANNEXE N° 728

(Session de 1951. — Séance du 16 décembre 1951.)

AVIS présenté au nom de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux institutions territoriales et régionales du Togo sous tutelle française, par M. de Villoultreys, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, la commission des affaires économiques s'est saisie du projet de loi relatif aux institutions territoriales et régionales du Togo sous tutelle française pour examiner les dispositions d'ordre douanier contenues dans ce projet et notamment les articles 19 et 31.

Elle a adopté deux amendements au projet de loi en discussion. Le premier propose de rédiger comme suit l'article 19 :

« En cas de disette ou de mobilisation, en période de tension extérieure ou lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, le conseil de gouvernement peut prendre les décisions immédiatement exécutoires en vue de suspendre ou diminuer à titre provisoire les droits de douane ou de modifier les tarifs des chemins de fer. Ces décisions sont soumises à la ratification de l'Assemblée. Si elle est en cours de session, l'Assemblée doit être saisie avant sa séparation; dans le cas contraire, elle doit l'être à l'occasion de la session suivante. »

Cet amendement a pour objet d'harmoniser la rédaction de l'article 19 avec celle du décret n° 54-1020 du 11 octobre 1954 relatif au régime douanier des territoires d'outre-mer qui a été pris en vertu de la loi du 11 août 1954 autorisant le Gouvernement à mettre en œuvre un programme d'expansion économique. Ce décret a refondu notre législation douanière des territoires d'outre-mer; il serait mauvais d'édicter aujourd'hui des dispositions différentes de celles qu'il a prévues pour les circonstances exceptionnelles. C'est donc dans un souci d'unification et de simplification législative que votre commission des affaires économiques vous propose cet amendement.

Votre commission vous propose également de rédiger comme suit le premier alinéa de l'article 34 :

« L'Assemblée délibère en matière douanière dans les conditions fixées par le décret n° 54-1020 du 11 octobre 1954 relatif au régime douanier des territoires d'outre-mer. »

La loi du 13 avril 1928 à laquelle a fait référence le texte adopté par l'Assemblée nationale a été expressément abrogée par le décret du 11 octobre 1954 relatif au régime douanier des territoires d'outre-mer. Il ne s'agit donc que d'une modification de forme, mais qui a sa valeur.

Mais l'attention de la commission des affaires économiques a été attirée par un autre aspect du projet de loi. La France exerce sur le Togo une tutelle définie par le chapitre XII de la Charte des Nations unies et par un accord adopté par l'Assemblée générale de l'O. N. U. le 13 décembre 1946 et approuvé par un décret du 27 janvier 1948. Ces textes obligent la République à assurer au Togo une égalité économique complète entre les membres de l'O. N. U. et leurs ressortissants. Mais en même temps l'article 4 de l'accord de tutelle

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 5180, 8803, 9249 et in-8° 1606; Conseil de la République, nos 598, 675 et 687 (année 1954).

lui donne les pleins pouvoirs de législation et d'administration et lui fait même une obligation de l'administrer selon la législation française, comme partie intégrante du territoire français.

Conformément à ces textes, la France n'a pas créé au Togo de régime douanier préférentiel en sa faveur à l'entrée, ni à la sortie. Le Togo a été soumis à la même législation économique que les territoires d'outre-mer et entièrement intégré dans la zone franc, notamment au point de vue du régime des échanges. Il a bénéficié de l'aide économique et sociale instituée par la loi du 30 avril 1946.

Ce statut assez hybride : intégration complète dans la législation française et égalité de régime économique et douanier pour tous les ressortissants des Etats membres de l'O. N. U., a, semble-t-il, fonctionné jusqu'ici de façon satisfaisante. Mais, avec les nouvelles dispositions soumises à notre examen, les difficultés risquent de surgir. Il est dit à l'article 24 du présent projet, si notre amendement est adopté, que « l'Assemblée délibère en matière douanière dans les conditions fixées par le décret n° 54-1020 du 14 octobre 1951 relatif au régime douanier des territoires d'outre-mer ». Le Togo pourrait donc adopter des dispositions particulières en matière douanière qui ne s'harmoniseraient ni avec la réglementation des territoires d'outre-mer ni avec les principes énoncés dans l'accord de tutelle. Ainsi cette communauté togo-française, dont a parlé à diverses reprises M. le ministre de la France d'outre-mer, serait menacée de dislocation avant même que d'avoir été pleinement réalisée.

La commission dont je suis le porte-parole souhaiterait que M. le ministre veuille bien la rassurer en lui montrant que ses craintes sont vaines, ou bien qu'il n'est pas absurde d'envisager la coexistence de régimes douaniers différenciés à l'intérieur de la France d'outre-mer.

Sous réserve des éclaircissements qui lui seront fournis et de l'adaptation des deux amendements qu'elle propose, votre commission des affaires économiques vous demande d'adopter le projet de loi qui vous est soumis.

ANNEXE N° 729

(Session de 1954. — Séance du 16 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, portant **titularisation des assistants et assistantes de service social** appartenant aux administrations de l'Etat, aux services extérieurs qui en dépendent ou aux établissements publics de l'Etat, par Mme Marie-Hélène Cardot, sénateur (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 17 décembre 1954. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 16 décembre 1954, page 2172, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 730

(Session de 1954. — Séance du 16 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission des finances sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, portant **titularisation des assistants et assistantes de service social** appartenant aux administrations de l'Etat, aux services extérieurs qui en dépendent ou aux établissements publics de l'Etat, par M. Liot, sénateur (2).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 17 décembre 1954. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 16 décembre 1954, page 2172, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 731

(Session de 1954. — Séance du 16 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'**aménagement de la Durance**, par M. Georges Marrane, sénateur (3).

Mesdames, messieurs, la commission de la production industrielle saisie au fond de ce projet de loi a adopté, à l'unanimité, le rapport n° 654 présenté par M. Vanrullen demandant à notre Assemblée de le voter dans le texte même de l'Assemblée nationale.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 70, 1630, 3482, 3885, 4385, 5791 et in-8° 1465; Conseil de la République, nos 411 et 703 (année 1954).

(2) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 70, 1630, 3482, 3885, 4385, 5791 et in-8° 1465; Conseil de la République, nos 411 et 703 et 729 (année 1954).

(3) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 8103 (rectifié), 8899, 9111, 9122, 9131, 9167 et in-8° 1561; Conseil de la République, nos 548, 651, 679, 700 et 710 (année 1954).

La commission de la reconstruction est appelée à donner son avis sur ce projet de loi par suite des incidences qu'il comporte concernant l'expropriation, l'indemnisation et éventuellement la réinstallation des entreprises et des habitants des régions appelées à être submergées par la construction du barrage et de la retenue de Serre-Ponçon.

M. Dulery, président de la commission interministérielle chargée d'examiner les problèmes posés par les submersions causées par l'aménagement de la chute de Serre-Ponçon, a établi le 15 juin 1953 un rapport résumant comme suit les données générales du problème :

« Il s'agit de créer à Serre-Ponçon l'un des plus grands barrages d'Europe : la retenue d'eau constituera le plus grand lac de France, d'une longueur de 19 kilomètres, alors que le lac du Bourget ne s'étend que sur seize.

« 2.681 hectares de terrains seront noyés : les lits de la Durance et d'Ubaye sur 714 hectares, des cultures sur 717 hectares, des forêts et terres vagues sur 1.252 hectares, soit en dehors des lits de rivière 1.970 hectares s'étendant sur deux départements, les Hautes et Basses-Alpes et affectant 12 communes, celles du Rousset, Chorges, Prunières, Puy-Sanières, Les Grottes, Le Sauze, Embrun, et surtout Savines dans les Hautes-Alpes, les communes de La Bréole, Saint-Vincent, Pontis et particulièrement Ubaye dans les Basses-Alpes.

« Devront disparaître, outre des maisons isolées, une dizaine de hameaux ou quartiers. Le sort des agglomérations d'Ubaye et de Savines sera particulièrement rigoureux : il ne restera d'Ubaye que quelques écartés, et du centre de Savines que le cimetière : or, Savines, chef-lieu de canton, est la onzième localité du département — par ordre d'importance — sur 182.

« Le nombre de constructions atteintes ressort à 360, dont 50 à Ubaye et 290 à Savines, parmi lesquelles se trouvent deux grands établissements industriels, une fabrique de pâte à papier « La Cellulose des Alpes », et une filature, « La Sotex ».

« Le nombre des habitants chassés de leur foyer par la submersion s'élève à environ un millier de personnes, dont 150 à Ubaye et 800 à Savine, presque tous plus ou moins agriculteurs, en ce sens que les employés des usines consacrent leurs loisirs à la culture de jardins potagers, ce qui leur procure un complément de ressources appréciable ; d'autres cultivant leur fonds, trouvent des salaires d'appoint à la filature.

« La population active touchée par la submersion compte :

« 300 agriculteurs, 120 ouvriers, 30 commerçants, 60 employés et fonctionnaires, 11 personnes exerçant une profession libérale.

« Les chiffres qui viennent d'être cités s'entendent des personnes et biens à l'intérieur de la zone d'immersion. »

SAVINES

Deux industries se partagent les activités industrielles de la région de Serre-Ponçon :

La Cellulose des Alpes, fabrique de pâte à papier occupant 35 ouvriers ;

La Sotex, industrie textile utilisant, suivant les périodes, de 220 à 350 ouvriers ou ouvrières.

Le lieu de réinstallation de ces entreprises déterminera le programme de constructions de logements et des locaux commerciaux à Savines.

Le rapport de M. Meyer-Heine laisse supposer que la « Cellulose des Alpes » pourrait se réinstaller à Gap, et la « Sotex » à Embrun.

Mais le conseil municipal de Savines et le comité de défense de la population lésée se prononcent nettement pour que le potentiel économique de l'agglomération soit maintenu, que le nécessaire soit fait pour maintenir sur place et y faire vivre une population ouvrière qui ne demande qu'à y rester.

M. Dulery indique dans son rapport :

« Le principe qui nous paraît commander toutes les opérations d'évacuation, est qu'il faut ménager, dans toute la mesure possible, les intérêts de la population et ne lui imposer que le trouble minimum dans ses conditions d'existence.

« Quand il s'agira de passer à l'exécution, c'est ce principe du moindre trouble dans les conditions d'existence de chacun qui doit présider à toute l'opération. »

Votre commission de la reconstruction estime que ces préoccupations animées du souci non seulement de reloger mais aussi d'assurer un emploi aux habitants dont le logement sera submergé, en résumé de maintenir une activité économique à Savines, devront dominer l'établissement du programme.

Dès que la loi sera votée, l'E. D. F. sera en mesure d'engager des pourparlers avec les deux industries pour la recherche d'un accord amiable. Il est indispensable de reconnaître que l'E. D. F. s'est déjà orientée dans ce sens et en particulier à Ubaye. Elle irait ainsi dans la voie sollicitée par le conseil municipal de Savines qui s'est engagé à consacrer tous ses efforts à l'installation d'industries nouvelles, en prélevant notamment sur les indemnités qui seront allouées à la commune, les sommes nécessaires à faciliter leur installation.

Il convient donc d'établir le programme de reconstruction de Savines aussitôt que possible.

Depuis septembre 1951, une menace pèse sur les habitants qui vivent dans l'incertitude du lendemain.

Il n'est plus question depuis trois ans de réparer les maisons et les artisans sont sans travail. Ils ne savent, en ce moment, de l'avenir qu'une chose: leur commune sera submergée. C'est tout.

C'est pour mettre un terme à cette incertitude de l'avenir qu'il est urgent de voter la loi et d'établir sans retard le programme de reconstruction de Savines.

Ce que demandent les habitants.

Le comité de défense des populations lésées par l'édification du barrage de Serre-Ponçon, a fait parvenir un texte de protestations demandant aux membres de notre assemblée de ne pas voter le projet tel qu'il est présenté.

Rappelons les raisons invoquées:

« Si tous les plans sont prêts pour l'implantation du barrage, pas la moindre ébauche de projet n'a été conçue pour reloger et reclasser la population qui habite la cuvette devant être immergée.

« A l'heure où nous écrivons nous ne savons pas si notre village et ses industries seront reconstruits.

« Nous ne connaissons pas les indemnités qui seront allouées par l'E. D. F. aux ouvriers, aux paysans, aux commerçants, aux artisans qui vont être obligés de s'expatrier sans que leur ait été donnée la garantie légale de réemploi pour les uns, et de reconstitution de leurs moyens de travail pour les autres, et qui seront transformés en épaves au lieu d'être en mesure de rebondir dans la vie. Vous pouvez juger du désarroi moral de notre population devant une telle perspective d'avenir.

« Le 23 novembre, nous avons exposé nos angoisses à vos collègues rapporteurs des commissions du Sénat qui nous ont paru très compréhensifs surtout quand nous leur avons demandé de nous traiter comme avaient été traités, il y a trois ans, les habitants de Tignes. »

« Au cours d'une réunion tenue à la mairie de Savines le 10 décembre 1951, sous la présidence du maire et en présence des conseillers municipaux, des délégués du comité de défense et des représentants qualifiés de l'E. D. F., les intéressés ont admis que la loi devait être votée pour permettre l'établissement du programme de reconstruction, étant bien entendu que les personnes dont les habitations seront submergées recevraient les indemnités légitimes permettant leur réinstallation.

UBAYE

Le problème d'Ubaye paraît moins angoissant. Le maire, au nom de la population, a accepté le déménagement des habitants.

Des accords amiables sont déjà intervenus permettant la réinstallation des habitants dans d'autres communes. Le transfert du cimetière est prévu.

Sur la recommandation de la commission Dulery, l'Electricité de France a déjà engagé plusieurs centaines de millions pour ces solutions amiables.

Le vote de la loi permettra à l'Electricité de France d'intensifier ses efforts pour la recherche d'accords amiables, ce qui permettrait de gagner du temps sur la procédure d'expropriation et de donner satisfaction dans de nombreux cas à des familles dont les difficultés présentes, causées par la réalisation d'un projet d'intérêt national, ne devraient laisser personne indifférent.

Les modalités d'expropriation, de réinstallation et de relogement.

Dans le rapport présenté par M. Lenormand au nom de la commission de reconstruction de l'Assemblée nationale, il est indiqué:

« C'est en effet sur des modalités d'expropriation, de réinstallation et de relogement des populations intéressées que votre commission de reconstruction et du logement avait plus particulièrement à se prononcer.

« L'indemnisation doit être fixée compte tenu du préjudice causé par l'éviction et l'expropriation.

« Il doit être tenu compte de toutes les pertes subies par la population du fait des changements économiques et sociaux à intervenir.

« Chaque famille doit être mise à même de retrouver un foyer convenable et des moyens normaux de subsistance préalablement à son expropriation ».

La commission du Conseil de la République manifeste son plein accord avec les conclusions de la commission de l'Assemblée nationale.

Les articles 7 à 12 du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale tendent à atteindre ces objectifs.

L'article 8 précise que « le programme déterminera, notamment, l'échelonnement des opérations d'expropriation, compte tenu du volume annuel des crédits d'investissement, de la nécessité d'éviter le chômage, d'assurer à la population des conditions de vie normale pendant l'exécution des travaux et de lui permettre de prendre, en temps utile, toutes dispositions en vue de sa réinstallation et de son réemploi ».

« Pour l'établissement ou la modification du programme, il sera tenu compte, autant que possible, des vœux de la population. »

L'article 10, en particulier, « prévoit que pour se reloger, les expropriés auront droit, en plus des indemnités d'expropriation qui leur seront dues, à des prêts à des taux réduits consentis par la caisse des dépôts et consignations au titre de la législation sur les habitations à loyers modérés, ainsi qu'aux primes et prêts spéciaux à la construction institués par les lois et règlements en vigueur, relatifs à la construction ».

Votre commission de la reconstruction a adopté un amendement, présenté par son président, M. Chochoy, tendant à modifier la rédaction du premier alinéa de l'article 10 qui, dans le texte voté par l'Assemblée nationale, lui paraît difficilement applicable.

En effet, d'après la législation sur les H. L. M., les sociétés de crédit immobilier ou les sociétés coopératives peuvent bénéficier des facilités accordées pour contracter des emprunts à la caisse des dépôts et consignations et il n'apparaît pas que le texte de l'article 10 suffise pour en faire bénéficier les expropriés individuellement.

D'autre part, ces facilités ne peuvent se cumuler avec les primes et prêts à la construction institués par les lois et règlements en vigueur, relatifs à l'aide à la construction.

La rédaction de cet article 10 nécessite donc une mise au point.

C'est le but de notre amendement qui propose le libellé suivant pour le premier alinéa de l'article 10:

« Pour se reloger, les expropriés auront droit, en dehors des indemnités d'expropriation qui leur seront dues et quel que soit le lieu de la nouvelle résidence choisie par eux, soit aux primes et prêts spéciaux institués par les lois et règlements en vigueur relativement à l'aide à la construction, soit aux facilités accordées par les sociétés de crédit immobilier ou les sociétés coopératives dans le cadre de la législation sur les H. L. M. »

L'article 11 « accorde aux agriculteurs et aux artisans expropriés la priorité pour que leur soient accordés des prêts à taux réduits ».

« Les industries expropriées, qui se réinstalleront dans les départements visés par la présente loi et les industries nouvelles qui viendraient à s'établir à proximité des ouvrages dans le cadre du plan d'aménagement du territoire, pourront bénéficier des prêts et avantages accordés par le fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique. »

Ces différentes mesures semblent donc devoir donner satisfaction aux populations intéressées.

L'essor industriel et le problème du logement.

Si le sort des habitants de Savines et d'Ubaye est le plus préoccupant; c'est également par l'application des règles déterminées ci-dessus que seront indemnisées les personnes lésées par la réalisation du projet d'ensemble d'aménagement de la Durance, création de centrales électriques et aménagements de canaux.

Au surplus, la construction des centrales électriques prévues dans l'aménagement de la Durance facilitera l'essor industriel de cette région.

Le rapport Closon indique que la construction de logements est une condition majeure de l'industrialisation du bassin de la Durance et il propose à cette fin, la construction de 2.600 logements.

Dans l'établissement du programme de travaux il devra être tenu compte de ces perspectives.

La commission de la reconstruction et du logement estime que les dispositions contenues dans le projet de loi, permettent, sous réserve de l'amendement qui sera proposé à l'article 10, de sauvegarder les intérêts des populations intéressées tout en assurant, par l'aménagement de la Durance, la réalisation d'un projet d'intérêt national.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs, votre commission donne un avis favorable, aux conclusions du rapport de la commission de la production industrielle.

ANNEXE N° 732

(Session de 1951. — Séance du 16 décembre 1951.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative au régime des loyers des locaux gérés par les offices publics et les sociétés d'habitations à loyer modéré, par M. Denvers, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, l'Assemblée nationale nous soumet un texte de loi qui, par le but qu'il veut atteindre, diffère très sensiblement de l'objet des propositions déposées, en termes identiques et en même temps, par un groupe de députés et de sénateurs.

A quoi voulaient aboutir les auteurs des propositions dont il s'agit? Il importait, pensaient-ils, d'obtenir du Parlement, d'abord une décision d'abrogation pure et simple de la réglementation prévue par le décret-loi n° 53-700 du 9 août 1953, en matière de loyers applicables aux constructions H. L. M. et ensuite, des dispositions nouvelles apportant à ce problème des loyers une solution conforme aux objectifs et aux intérêts des organismes issus de la législation fondamentale des H. L. M.

Disons que jusqu'à présent, les dispositions du décret-loi n° 53-700 n'ont jamais été appliquées par les offices d'H. L. M., non pas seulement parce que difficilement applicables dans la forme où elles sont conçues, mais aussi parce que inopportunistement et trop précipitamment élaborées.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 7959, 7970, 8526, 8669, 9132, et in-8° 1615; Conseil de la République, nos 105 et 596 (année 1953).

Leur mise en vigueur eut soulevé de sérieuses et inextricables complications et rendu une gestion impossible, sans pour autant satisfaire ni les organismes ni les locaux.

Ainsi donc, actuellement encore, les loyers H. L. M. généralement en vigueur sont ceux qui ressortent des dispositions des arrêtés des 29 juin et 12 juillet 1949, reprises d'ailleurs par la circulaire ministérielle M. R. L. n° 53-186 du 28 décembre 1953 qui admet leur application jusqu'au 31 décembre 1953 pour les logements construits antérieurement au 3 septembre 1947 et jusqu'au 31 décembre 1954 pour les logements construits postérieurement.

Le décret-loi n° 53-700 du 9 août 1953.

Les dispositions de ce décret portent indiscutablement et un peu trop atteinte au caractère social traditionnel des H. L. M. et réduisent considérablement la très large autonomie originairement accordée aux conseils d'administration des offices publics.

De plus — et c'est cela que n'a jamais voulu le législateur — elles font disparaître le caractère et le rôle propres aux propriétaires d'un genre spécial que sont les offices publics d'H. L. M.

Les appliquer purement et simplement dans leur forme aurait été procéder à une intégration presque totale dans le régime des loyers du secteur privé, des logements « destinés aux personnes peu fortunées, aux travailleurs vivant principalement de leurs salaires » et dont les loyers ont toujours jusqu'ici été établis en tenant largement compte des ressources des usagers, en faisant passer au second rang, les notions de rentabilité financière et de prix de revient.

Les auteurs de ces articles 13 à 20 du décret-loi n'ont pas pensé au caractère essentiellement social, traditionnel, de la législation sur les H. L. M. (que les législateurs de 1948 ont exclue du champ d'application des dispositions du chapitre III de la loi du 1^{er} septembre). Ils ne semblent pas avoir assez songé aux besoins et aux facilités des familles auxquelles la législation H. L. M. doit venir en aide.

L'article 14, devenu l'article 218 du code de l'urbanisme et de l'habitation, est sans issue, d'une application quasi impossible.

Les articles 16 et 17 sont, avec leurs conséquences, des atteintes certaines et inadmissibles aux conditions posées par la loi du 5 décembre 1922 en matière d'attribution et d'échanges de logements.

Presque tout, dans ces articles du décret-loi du 9 août 1953, constitue une sorte de condamnation des méthodes jusqu'ici en usage dans les offices publics d'H. L. M. au sein desquels 4.000 administrateurs, à l'abri de toute suspicion, remplissent avec la plus grande conscience — et gratuitement — une mission, certes noble, mais combien lourde et délicate.

Votre commission de la reconstruction est unanimement d'accord pour affirmer que le régime des loyers H. L. M. doit se différencier des données et des dispositions d'une législation sur les loyers du secteur privé. Il faut laisser au régime des loyers H. L. M. ses caractéristiques propres et ses adaptations aux buts pour lesquels par ce mouvement particulier de la construction de logements.

Examen des articles de la proposition de loi.

Votre commission a estimé, tout au moins en ce qui concerne les dispositions de l'article 2 (article 218 du code de l'urbanisme et de l'habitation) que les apaisements donnés à ceux qui formulaient si justement des critiques ne sont pas suffisants pour calmer les craintes des organismes et donner, en même temps, satisfaction aux occupants.

Il conviendrait cependant de pouvoir régler au plus tôt cette question si controversée du montant des loyers des organismes H. L. M.

Qu'ont toujours demandé les représentants des organismes d'H. L. M. et, plus particulièrement, des offices publics ? Que les loyers soient fixés non pas par des textes législatifs déduits d'une formule mathématique rigide, mais par des dispositions réglementaires simples et revisables.

Il faut qu'il soit toujours tenu compte, à la fois de l'élément d'ordre financier et de l'élément d'ordre social. Il faut aussi qu'une certaine fixité caractérise ces loyers.

a) Logements construits antérieurement au 3 septembre 1947 :

Votre commission accepte le texte qui vient de l'Assemblée nationale qui ouvre une option aux organismes, pour la période allant du 1^{er} janvier 1954 au 31 décembre 1956 (art. 217 bis du code).

En somme, l'assimilation au secteur privé est possible dès maintenant et deviendra obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1957.

Toutefois, à propos de la récupération du montant de l'impôt foncier et de certaines charges communes, il a été estimé indispensable de demander l'adjonction, à l'article 217 bis, d'une précision qui ne fait d'ailleurs que reprendre le texte du dernier alinéa de l'article 1^{er} de la proposition de loi déposée à l'Assemblée nationale sous le numéro 7959.

b) Logements construits postérieurement au 3 septembre 1947 :

L'article 2 du texte de l'Assemblée nationale a pour objet d'éclairer et d'amplifier les dispositions antérieurement édictées par l'article 14 du décret n° 53-700 du 9 août 1953 (maintenant l'article 218 du code de l'urbanisme et de l'habitation), en ce qui concerne la fixation des loyers applicables aux H. L. M. édifiées après le 3 septembre 1947.

Ce dernier texte prévoyait la détermination « pour chaque opération » d'un loyer de rentabilité de base, lequel impliquait une procédure complexe.

Tout en apportant de sérieuses améliorations, le texte de l'Assemblée nationale apparaît encore comme très difficilement applicable. Il implique la fixation, par l'administration centrale, d'un loyer global annuel moyen par agglomération, loyer soumis lui-même à de constantes révisions.

Votre commission, avec le souci qu'elle a de faciliter, sur ce point, la tâche des organismes et d'aboutir à des solutions pratiques simples et justes, propose de substituer à cette procédure trop rigide et, malgré tout, encore trop compliquée, le système suivant : fixation par arrêté interministériel, tous avis pris, des minima et des maxima, des prix au mètre carré, applicables comme base de loyer pour les différentes catégories de constructions H. L. M.

Les minima seront calculés dans l'hypothèse d'un programme réalisé dans les meilleures conditions de prix, de sujétions techniques et de concours financiers ; les maxima, au contraire, se référeront aux cas des programmes les plus onéreux.

Les organismes auront ainsi toute liberté pour fixer eux-mêmes leurs loyers, dans le cadre d'une fourchette. Tout en maintenant les principes de la rentabilité et de la surface corrigée, ce système proposé laisse une indispensable et suffisante souplesse d'application.

Votre commission a décidé d'introduire quelques autres modifications.

Article 2.

Elle a pensé qu'il serait nécessaire qu'une disposition puisse éventuellement permettre un nouvel examen des clauses des arrêtés interministériels dont il est question dans le deuxième alinéa de l'article 218 du code de l'urbanisme et de l'habitation et propose, à cet effet, une formule de révision possible tous les trois ans, ainsi conçue :

« Les minima et maxima établis en conformité des dispositions du troisième alinéa ci-dessus pourront, tous les trois ans, faire l'objet d'une révision. »

Article 3.

1^o Au lieu de « pendant une période de trois années à compter du 1^{er} janvier 1954 », mettre « pendant une période de deux années à compter du 1^{er} janvier 1955 » ;

2^o Au lieu de « avec application, à compter de 1955, de deux majorations semestrielles supplémentaires », mettre « avec application, pour chacune des deux années 1955 et 1956, de deux majorations semestrielles supplémentaires ».

2^o alinéa. — Au lieu de « Conseil supérieur des H. L. M. », mettre « Comité permanent du conseil supérieur des H. L. M. ».

Article 3 bis (nouveau).

L'article 219 du code de l'urbanisme et de l'habitation est remplacé par : « Le remboursement des prestations, taxes locales et fournitures individuelles s'opère dans les immeubles appartenant aux organismes d'habitations à loyer modéré conformément aux dispositions de l'article 38 de la loi du 1^{er} septembre 1948, sauf application du dernier alinéa de l'article 217 bis ci-dessus. »

Article 3 ter (nouveau).

Votre commission a unanimement estimé que l'application de l'article 79 de la loi du 1^{er} septembre 1948 à la législation des loyers H. L. M. est beaucoup trop rigoureuse pour les organismes d'H. L. M. et permet de favoriser toutes sortes de spéculations fâcheuses.

D'ailleurs, les offices publics n'ont partiellement jamais refusé les échanges lorsque les motifs invoqués étaient particulièrement sérieux et valables.

Cependant, les offices doivent pouvoir être mis en mesure, lorsque les impératifs l'exigent, d'exercer une certaine autorité en matière de changement entre occupants de logements H. L. M.

C'est pourquoi votre commission demande que soit incorporé dans le texte un article 3 ter nouveau ainsi formulé :

« L'article 220 du code de l'urbanisme et de l'habitation est remplacé par les dispositions suivantes :

« Des changements pourront être imposés auxdits locataires ou occupants en vue d'une meilleure utilisation, dans les conditions qui seront déterminées par arrêté du ministre du logement et de la reconstruction. »

Votre commission de la reconstruction et des dommages de guerre, en conclusion à l'examen de ce texte, insiste pour que les arrêtés interministériels prévus interviennent dans les moindres délais car les organismes H. L. M. sont, en ce qui concerne le mode de fixation des loyers, dans une impasse qui paralyse leur gestion.

En conséquence, il vous est demandé d'adopter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est inséré, après l'article 217 du code de l'urbanisme et de l'habitation, un article 217 bis nouveau, ainsi rédigé :

« Art. 217 bis. — Pendant une période de trois années à compter du 1^{er} janvier 1954, par dérogation aux dispositions de l'article 217 ci-dessus, les organismes d'habitations à loyer modéré sont autorisés à appliquer aux logements construits antérieurement au 3 septembre 1947 des loyers calculés, soit suivant les conditions définies par l'arrêté du 12 juillet 1949 avec application, à compter de 1955, de deux majorations semestrielles supplémentaires, soit suivant les dispositions prévues par l'article 217 précité.

« Toutefois, le ministre du logement et de la reconstruction et le ministre des finances et des affaires économiques devront, après avis du comité permanent du conseil supérieur des habitations à loyer modéré, provoquer une révision des taux de loyers pratiqués par un organisme et lui imposer, s'il y a lieu, les taux découlant des dispositions prévues par l'article 217 précité lorsque la situation financière de cet organisme l'exigera et notamment lorsqu'il sera fait appel à la garantie donnée par un département ou une commune ou un syndicat de communes.

« Les augmentations qui résultent du recours aux dispositions de l'alinéa précédent sont applicables de plein droit aux bénéficiaires des baux ou engagements de location.

« Les dispositions légales antérieures autorisant les organismes d'H. L. M. à faire supporter à leurs locataires la charge de l'impôt foncier et le remboursement sur justifications et dans la limite de 20 p. 100 du montant du loyer, des charges communes, des taxes locales, des fournitures individuelles, cesseront d'être applicables dès que ces organismes calculeront leurs loyers conformément à l'article 217. »

Art. 2. — L'article 218 du code de l'urbanisme et de l'habitation est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 218. — A compter du 1^{er} janvier 1955, le loyer applicable par les organismes d'habitations à loyer modéré aux logements construits postérieurement au 3 septembre 1947 est calculé conformément aux dispositions des articles 28, 29, 32 et 36 de la loi du 1^{er} septembre 1948.

« Un arrêté interministériel, pris par le ministre des finances et des affaires économiques et du plan et le ministre du logement et de la reconstruction, avis avis du comité permanent du conseil supérieur des habitations à loyer modéré, déterminera les prix de base au mètre carré afférents aux différentes catégories de constructions réalisées par les organismes d'habitations à loyer modéré.

« En vue d'assurer l'équilibre de la situation financière des organismes, cet arrêté fixe des minima et des maxima établis en tenant compte notamment des prix de revient de la construction à la charge des organismes et des frais de gestion, de contrôle et d'entretien.

« Dans le cas où la situation financière d'un organisme le rend nécessaire, le ministre des finances, des affaires économiques et du plan, et le ministre du logement et de la reconstruction peuvent, par décision conjointe, imposer à l'organisme préalablement saisi l'application aux logements, construits postérieurement au 3 septembre 1947 et dans la limite des maxima visés à l'alinéa qui précède, d'un loyer susceptible de rétablir l'équilibre d'exploitation.

« Les augmentations résultant de l'application du présent article sont applicables de plein droit aux bénéficiaires des baux ou engagements de location. En aucun cas, ces augmentations ne devront entraîner, d'un semestre par rapport au semestre précédent, une hausse supérieure à 10 p. 100.

« Les minima et maxima établis en conformité des dispositions du troisième alinéa ci-dessus pourront, tous les trois ans, faire l'objet d'une révision. »

Art. 3. — Il est inséré, après l'article 218 du code de l'urbanisme et de l'habitation, un article 218 bis nouveau, ainsi rédigé :

« Art. 218 bis. — Pendant une période de deux années à compter du 1^{er} janvier 1955, par dérogation aux dispositions de l'article 218 ci-dessus, les organismes d'habitation à loyer modéré sont autorisés à appliquer aux logements construits postérieurement au 3 septembre 1947 des loyers calculés soit suivant les conditions définies par l'arrêté du 29 juin 1949 avec majorations pour chacune des deux années 1955 et 1956 de deux majorations semestrielles supplémentaires, soit suivant les dispositions prévues par l'article 218 précité.

« Toutefois, le ministre du logement et de la reconstruction et le ministre des finances et des affaires économiques pourront, après avis du comité permanent du conseil supérieur des habitations à loyer modéré, provoquer une révision des taux de loyers pratiqués par un organisme et lui imposer, s'il y a lieu, les taux découlant des dispositions prévues par l'article 218 lorsque la situation financière de cet organisme l'exigera et, notamment, lorsqu'il sera fait appel à la garantie donnée par un département ou une commune ou un syndicat de communes.

« Les augmentations qui résultent du recours aux dispositions de l'alinéa précédent sont applicables de plein droit aux bénéficiaires des baux ou engagements de location. »

Art. 3 bis (nouveau). — L'article 219 du code de l'urbanisme et de l'habitation est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 219. — Le remboursement des prestations, taxes locales et fournitures individuelles s'opère dans les immeubles appartenant aux organismes d'habitation à loyer modéré conformément aux dispositions de l'article 38 de la loi du 1^{er} septembre 1948, sauf application du dernier alinéa de l'article 217 bis ci-dessus. »

Art. 3 ter (nouveau). — L'article 220 du code de l'urbanisme et de l'habitation est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 220. — Des changements pourront être imposés auxdits locataires ou occupants en vue d'une meilleure utilisation, dans les conditions qui seront déterminées par arrêté du ministre du logement et de la reconstruction. »

Art. 4. — L'article 221 du code de l'urbanisme et de l'habitation est abrogé.

Art. 5. — L'article 222 du code de l'urbanisme et de l'habitation est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 222. — Les taux de loyer résultant de l'application des articles 217 à 219 du présent code sont applicables sans qu'il soit nécessaire de donner congé aux titulaires de baux en cours ou aux bénéficiaires du maintien dans les lieux.

« Au cas où la notification prévue à l'article 32 de la loi du 1^{er} septembre 1948 est faite à une date postérieure au 1^{er} janvier 1951, les prix de loyers résultant de l'application des articles 217 et 218 du présent code ne seront applicables qu'à partir du terme d'usage qui suivra cette notification. »

Art. 6. —

ANNEXE N° 733

(Session de 1954. — Séance du 16 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, portant ouverture d'un **crédit supplémentaire** applicable aux dépenses de l'Assemblée nationale et de l'Assemblée de l'Union française pour l'exercice 1954, par M. Courrière, sénateur (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 18 décembre 1954 (compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 17 décembre 1954, page 2234, 2^e colonne).

ANNEXE N° 734

(Session de 1954. — Séance du 16 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du **ministère des travaux publics, des transports et du tourisme** pour l'exercice 1955 (II. — Aviation civile et commerciale), par M. Maurice Walker, sénateur (2).

Mesdames et messieurs, lorsque votre commission des finances a commencé l'examen du budget de l'aviation civile transmis par l'Assemblée nationale, son premier mouvement a été de refuser d'examiner un budget qui, de toute évidence, était manifestement incomplet.

En effet, si, globalement, les crédits demandés pour les moyens et services étaient d'un ordre de grandeur qui semblait permettre un fonctionnement normal, mais peu expansif des services, il était manifeste que les crédits demandés pour assurer les interventions publiques, qui se trouvaient amputés de 1.534 millions de francs, soit de près de 50 p. 100 sur les propositions du Gouvernement, étaient insuffisants.

Nous aurions pu valablement conclure que ce budget était dans un déséquilibre tel, qu'il était inutile de l'examiner dans les conditions où il nous était transmis.

Certes, on aurait pu nous dire que le Conseil de la République est libre de rétablir les crédits dans la limite de ceux demandés par le Gouvernement et de renvoyer ainsi à l'Assemblée nationale un budget correspondant à ce que le Gouvernement avait estimé nécessaire.

Hélas ! la question n'était pas aussi simple, parce qu'en ce domaine des interventions publiques, il était déjà parvenu à notre connaissance des renseignements prouvant que les crédits demandés à l'origine par le Gouvernement étaient insuffisants.

A quoi cela aurait-il servi de rétablir un crédit notoirement insuffisant ou d'accepter comme définitive une disjonction de crédit qui évidemment ne résolvait rien ?

Pourquoi cet imbroglio et cette situation dont le moins qu'on puisse dire est qu'on est en droit de la juger sévèrement ? Pourquoi avons-nous adopté une solution dont le caractère tout empirique n'est qu'un pis-aller pour chercher à résoudre une situation embrouillée sans pour autant nuire à l'avenir de l'aviation française ?

Je me permets donc de rappeler ici les faits.

Dans le cadre de la loi du 11 juillet 1953, un décret du 30 septembre 1953 a modifié le régime administratif et financier d'Air France. Les dispositions qui imposent à Air France de couvrir par ses propres ressources l'ensemble de ses dépenses d'exploitation, l'amortissement de ses emprunts, de son matériel et la constitution de ses réserves et provisions utiles sont maintenues.

Le principe de la subvention d'équilibre est écarté.

Mais les obligations imposées à Air France dans l'intérêt général devaient, à partir du 1^{er} janvier 1954, faire l'objet de contrats préalables passés avec l'Etat ou les collectivités locales, assertés de cahiers des charges dans des conditions à préciser par décret.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e légis.), nos 9634 et in-8° 1672 ; Conseil de la République, n° 696 (année 1954).

(2) Voir : Assemblée nationale (2^e légis.), nos 9301, 9483, 9491, 9389, 9486 et in-8° 1631 ; Conseil de la République, n° 630 (année 1954).

Or, au moment où le Gouvernement a élaboré son budget, décret et cahier des charges n'étaient pas signés, dont le montant des redevances ne pouvaient faire l'objet d'un calcul précis.

Le Gouvernement, dans ses propositions budgétaires, avait donc repris le chiffre de l'année dernière, 1.534 millions de francs, dont on peut dire qu'il ne correspondait à rien de précis.

Lors de la discussion du budget à l'Assemblée nationale, celle-ci, d'accord avec le ministre, a disjoint le chapitre, estimant que la question devrait être reprise lorsque les chiffres exacts seraient connus.

Et c'est ainsi que le budget transmis contenait un chapitre disjoint dont personne ne niait la nécessité, mais que l'Assemblée, pas plus que le Gouvernement, n'aurait pu chiffrer.

Or, depuis la discussion à l'Assemblée nationale, je suis en mesure d'affirmer que le décret précisant les conditions générales dans lesquelles les contrats doivent être élaborés est rédigé et peut être publié avant la fin de l'année.

De plus, si mes renseignements sont exacts, les décrets précisant les conditions des cahiers de charges et les obligations financières qui en découlent sont enfin rédigés et doivent faire l'objet de signatures sous peu.

Mais au moment où je fais ce rapport, ces pièces n'ont pas vu le jour et tout au plus peut-on affirmer qu'elles le verront sous peu; mais ce qui est très important, c'est que, de toute évidence, le montant des crédits à prévoir dépasse de beaucoup les sommes envisagées dans les propositions du Gouvernement.

Je résume la situation ainsi: au moment où votre commission des finances a examiné la question, on pouvait affirmer que la volonté de votre commission des finances rejoignait celle de l'Assemblée nationale et je l'exprime en disant que les décisions prises, quant aux modalités contractuelles de la subvention Air France, doivent être respectées, et que personne ne conteste l'utilité de ces subventions, limitées par des contrats spécifiques.

Il ne saurait donc être question de priver le Gouvernement d'un crédit dont chacun reconnaît la nécessité.

D'autre part, les sommes envisagées dans les propositions gouvernementales sont de toute évidence nettement insuffisantes et, sans préjuger de la décision qui prendra finalement le Parlement en cette matière, je puis affirmer, avec la commission, qu'un crédit plus important serait envisagé favorablement par elle.

C'est dans ces conditions que votre commission a dû définir son attitude.

Fort de la réforme constitutionnelle qui ouvre les possibilités d'une navette entre les deux Assemblées, votre rapporteur et plusieurs commissaires avaient pensé que c'était là une occasion excellente pour faire jouer la procédure des navettes multiples.

Mais après en avoir examiné tous les aspects et en constatant surtout qu'il était peut-être dangereux d'ouvrir cette procédure avant que ne soit élaborée une harmonisation des règlements des deux Assemblées en la matière, votre commission a décidé, à la majorité, de ne pas brusquer les choses à l'occasion de cette discussion.

Ainsi il a été décidé que la commission examinerait le budget, d'où le rapport que vous avez entre les mains et que, pour marquer sa volonté de voir exécuter les décisions prises par le Parlement, c'est-à-dire en l'espèce, assurer une subvention à Air France par voie de contrats spécifiques, il a été décidé que votre commission vous proposerait la procédure suivante: le Conseil de la République serait appelé à rétablir le crédit initial demandé par le Gouvernement; toutefois pour hâter l'exécution d'une volonté nettement affirmée par les textes que nous avons votés précédemment, ces crédits seraient bloqués jusqu'à ce que le Gouvernement fasse une demande de crédits à la fois conforme aux conventions et d'un volume suffisant pour que l'Etat respecte ses engagements.

C'est sous le bénéfice de ces remarques que votre commission vous invite donc à examiner les divers chapitres du budget de l'aviation civile et qu'elle m'a prié de défendre devant vous le présent rapport ainsi que les divers amendements qu'elle vous propose.

Mon rapport traitera successivement des points suivants:

I. — Etude comparée des masses budgétaires de 1954 et 1955.

II. — Analyse des variations entre les budgets 1954 et 1955.

III. — Analyse des effectifs.

IV. — Détail des mesures prises en ce qui concerne les Etats associés.

V. — Dépenses en capital.

VI. — Suites données aux observations du Conseil de la République.

VII. — Aéroport de Paris.

VIII. — Etude sur la rentabilité comparée des avions « DC 4 » et « D.C. 6 B » et « Bréguet 763 ».

IX. — Décisions de la commission des finances du Conseil de la République.

X. — Conclusions générales.

I. — ETUDE COMPAREE DES MASSES BUDGETAIRES DE 1954 ET 1955

Le budget finalement voté par le Parlement pour l'exercice 1954 comportait les crédits suivants:

Moyens et services, 12.302.937.000 F.

Interventions publiques, 2.598.979.000 F.

Dépenses en capital:

Crédits de paiement pour investissements:

a) Exécutés par l'Etat, 14.568.998.000 F.

b) Avec le concours de l'Etat, 1.659 millions de francs.

Au total, 31.459.914.000 F.

Autorisations de programme:

a) Investissements faits par l'Etat, 11 milliards de francs.

b) Investissements faits avec le concours de l'Etat, 2.254 millions de francs.

Total des autorisations de programme, 13.254 millions de francs.

Les propositions budgétaires initiales du Gouvernement pour l'exercice 1955 diffèrent très peu de ces chiffres, puisqu'ils comportent 29.802.069.000 F de crédits pour les moyens et services, pour les interventions publiques et pour les investissements exécutés par l'Etat ou avec son concours ainsi que 14.182 millions de francs d'autorisations de programme.

Voici le détail de ces crédits:

Moyens et services, 12.413.659.000 F.

Interventions publiques, 2.810.359.000 F.

Dépenses en capital:

Crédits de paiement pour investissements:

a) Exécutés par l'Etat, 12.841 millions de francs.

b) Exécutés avec le concours de l'Etat, 1.707 millions de francs.

Au total, 29.802.069.000 F.

Autorisations de programme pour:

a) Investissements exécutés par l'Etat, 13.025 millions de francs.

b) Investissements exécutés avec le concours de l'Etat, 1.157 millions de francs.

Total, 14.182 millions de francs.

Après le dépôt de lettres rectificatives et la discussion qui a eu lieu à l'Assemblée nationale, nous avons à examiner un budget qui se présente comme suit:

Moyens et services, 12.416.150.000 F.

Interventions publiques, 1.506.319.000 F.

Dépenses en capital:

Crédits de paiement pour investissements:

a) Exécutés par l'Etat, 12.156.500.000 F.

b) Avec le concours de l'Etat, 2.078 millions de francs.

Total, 28.256.999.000 F.

Autorisations de programme:

a) Investissements faits par l'Etat, 12.801.500.000 F.

b) Investissements faits avec le concours de l'Etat, 1.528 millions de francs.

Au total, 14.332.500.000 F.

Comparant ces chiffres avec ceux votés pour le budget de 1954 nous constatons les différences suivantes:

Moyens et services en plus, 113.213.000 F.

Interventions publiques en moins, 1.292.630.000 F.

Dépenses en capital:

Crédits de paiement pour:

a) Investissements faits par l'Etat, en moins, 2.112.398.000 F.

b) Faits avec le concours de l'Etat, en plus, 389 millions de francs.

Autorisations de programme pour:

a) Investissements faits par l'Etat, en plus, 1.801.500.000 F.

b) Investissements faits avec le concours de l'Etat, en moins, 726 millions de francs.

On pourrait dire, à la seule vue de ces chiffres, que les propositions budgétaires pour 1955 ne marquent pas une grande originalité sur celles de 1954, puisque seuls les crédits de dépenses en capital font l'objet d'une différence importante.

II. — ANALYSE DES VARIATIONS ENTRE LES BUDGETS 1954 ET 1955

Etudiant les variations du budget 1955 avec celui de 1954 nous pouvons les résumer comme suit:

Pour les moyens et services:

Les mesures acquises se traduisent par un supplément de dépenses de 120.784.000 F,

qui sont la conséquence d'une diminution de 78.691.000 F de certaines dépenses et d'une augmentation d'autres de 199.475.000 F;

Les mesures nouvelles se traduisent par une diminution totale de 10.062.000 F,

qui sont la conséquence de 740.957.000 F de dépenses supplémentaires et de 751.019.000 F de réduction de certaines dépenses.

Pour les interventions publiques: les propositions budgétaires montraient un supplément de dépenses de 211.371.000 F, chiffre qui est le résultat de 214.238.000 F de supplément de subventions économiques de 30 millions de francs de dépenses visant l'action éducative et culturelle et d'une diminution de 2.867.000 F de ces mêmes dépenses.

Faisons ici une remarque que je me permets de qualifier de douloureuse: la réduction de dépenses dans les moyens et services faits à titre de mesures nouvelles est hélas due aux conséquences des résultats de la guerre d'Indochine et de la suppression des

crédits afférents au fonctionnement des services de l'aviation civile en Indochine dont le détail suit :

Dépenses de personnel, en moins, 566.920.000 F ;
Dépenses de matériel, en moins, 158.613.000 F ;
Transformations d'emplois, en moins, 18.539.000 F ;
Suppression d'emplois 6.927.000.

Total, 751.019.000 F.

Il n'est peut-être pas inutile de récapituler les diverses mesures nouvelles et leur répercussion financière. (En milliers de francs.) :

MOYENS DES SERVICES

Personnel.

Aménagements des déductions pour vacances d'emplois, en plus, 27.900.

Insuffisance de la dotation calculée sur la base de traitement moyen, en plus, 6.375.

Aménagement de la déduction exceptionnelle pour tenir compte de la réforme de l'auxiliaire, en plus, 18.580.

Aménagement de crédit pour tenir compte du fait que les traitements sont payés sans majoration coloniale pendant les congés, en plus, 40.000.

Majoration du taux de l'indemnité pour travail normal effectué la nuit, en plus, 10.000.

Indemnités spéciales aux personnels techniques en fonction sur les aérodromes non concédés, en plus, 49.068.

Crédit indicatif en vue du relèvement de l'indemnité saharienne, en plus, 10.000.

Indemnité forfaitaire spéciale des corps techniques, en plus, 18.510.

Suppression du crédit relatif au complément de rémunération alloué à un fonctionnaire détaché du ministère de la France d'outre-mer, en moins, 50.

Ajustement des crédits concernant l'indemnité de risques professionnels, en plus, 3.000.

Suppression des crédits afférents à la prime de fin d'année, en moins, 2.200.

Réduction des indemnités d'enseignement, en moins, 1.285.

Ajustement des indemnités d'enseignement et de sujétions spéciales, en plus, 670.

Création de la « prime d'instruction en vol », en plus, 500.

Indemnité spéciale des personnels affectés dans les détachements de la météorologie de l'armée de l'air, en plus, 718.

Majoration nord-africaine, en plus, 2.773.

Versements forfaitaires en remplacement de l'impôt cédulaire en Algérie, en plus, 136.

Ajustement de retenues de sécurité sociale, en plus, 1.110.

Matériel et fonctionnement des services.

Météorologie nationale. — Matériel et armement des frégates, en plus, 81.501.

Navigation aérienne et service du sauvetage en mer, en plus, 120.000.

Remboursement de frais, en plus, 21.830.

Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes, en plus, 195.000.

Bases aériennes. — Matériel, en plus, 10.000.

Aviation légère et sportive. — Matériel, en plus, 4.200.

Transports aériens. — Formation et examen en vol du personnel navigant nécessaire au transport aérien commercial, en plus, 21.500.

Loyers et indemnités de réquisition, en moins, 9.000.

Achat. — Entretien et fonctionnement du matériel automobile, en plus, 20.000.

Création de cinquante emplois destinés à faire face aux besoins militaires, réalisée par transfert du budget de la section I : « Travaux publics, transports et tourisme », au budget de la section II : « Aviation civile et commerciale », en plus, 33.317.

Suppression des crédits afférents au fonctionnement des services en Indochine, en moins, 725.533.

Mission temporaire des grands travaux aéronautiques en Indochine, en plus, 15.538.

Ajustement des crédits afférents aux remboursements à l'administration des postes, télégraphes et téléphones, en plus, 20.000.

Administration centrale. — Matériel, en plus, 10.000.

INTERVENTIONS PUBLIQUES

I. — Action économique.

1° Subventions aux entreprises d'intérêt national, en plus, 214.238.

II. — Autres interventions.

(Action éducative et culturelle.)

Subventions diverses.

1° Aviation légère et sportive, en plus, 30.000.

2° Participation de la France à l'équipement et à l'exploitation d'installations de protection de la navigation aérienne en territoires étrangers ; ajustement aux besoins réels, en moins, 2.867.

Les variations budgétaires concernant le personnel se trouvent au chapitre suivant.

III. — ANALYSE DES EFFECTIFS

En 1951, l'effectif s'élevait à 10.121 personnes et les crédits affectés directement au personnel à 7.885.055.000 F, représentant 52 p. 100 du budget.

Pour 1955, les propositions budgétaires envisagent la suppression de 766 emplois et la création de 505 emplois, soit une diminution de l'effectif de 261 unités ramenant l'effectif total à 10.103 unités.

Les crédits primitifs demandés pour le personnel sont de 7.651.765.000 F, représentant 50 p. 100 des dépenses ordinaires, et une moyenne de 753.000 F par tête.

IV. — DETAIL DES MESURES PRISES EN CE QUI CONCERNE LES ETATS ASSOCIES

Il ne semble pas inutile de récapituler les propositions budgétaires qui concernent les Etats associés.

Ces propositions se traduisent par :

Des annulations de crédits de :

566.920.000 F pour le personnel ;

158.613.000 F pour le matériel.

Des ouvertures de crédits de :

15.538.000 F, pour missions temporaires des grands travaux aéronautiques.

V. — DEPENSES EN CAPITAL

Notre attention a été appelée sur un certain nombre de mesures pour lesquelles les justifications ci-après nous ont été données :

Chap. 53-20. — Equipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique.

Question. — Faire le point des opérations en cours.

Réponse. — Rappelons que ce chapitre est destiné à l'équipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique. Au titre du budget de 1951 les opérations suivantes avaient été engagées :

1° Achat d'un « DC 4 » pour le groupement aérien ;

2° Achat de 8 « Languedoc » destinés aux recherches et sauvetages ;

3° Achat de 4 « Languedoc » destinés au C. I. E. T. pour la formation des pilotes civils.

La première opération (achat d'un « DC 4 ») a été réalisée pour un prix inférieur au prix prévu et le surplus a servi à l'achat d'un hélicoptère « Bell » destiné au groupement aérien.

La seconde opération (achat de 8 avions « Languedoc » S. A. R.) a été faite également (3 des avions sont déjà livrés et les 5 autres le seront au cours de l'année 1955).

Seule, la troisième opération (« Languedoc » pour le C. I. E. T.) a fait l'objet d'une réalisation partielle (location et non achat) jusqu'à ce que la politique de l'aviation civile, en matière de formation des équipages, soit définitivement arrêtée.

Pour l'année 1955, sont donc seules à considérer, la fin de la livraison des 8 « Languedoc » S. A. R. et la transformation en contrat de vente du contrat de location en cours pour les « Languedoc » du C. I. E. T. C'est pour ces deux objets que l'on avait demandé les crédits de paiement qui figurent au bleu du budget. Aucune autre opération n'est envisagée pour le moment.

Chapitre 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique.

Question. — Faire le point des opérations en cours.

Réponse. — Rappelons que ce chapitre est destiné à couvrir les frais d'expérimentation des matériels aéronautiques qui peuvent être, soit des avions, soit des matériels d'équipement. En ce qui concerne les avions, les contrats d'expérimentation relatifs aux « SO 30P Bretagne » et « SE 2010 Armagnac » sont entièrement liquidés. L'expérimentation des Bréguet « Deux-Ponts » est terminée et le contrat est en voie de liquidation. Les autorisations de programme restantes serviront à l'expérimentation en ligne par la compagnie nationale Air France des prototypes « HD 32 » et « HD 321 ». Cette expérimentation pourrait débiter vers la fin de l'année 1955, les longueurs de la mise au point ayant entraîné un retard important pour le démarrage de ces essais. En ce qui concerne les équipements, on peut citer, à titre d'exemple, le contrat S. F. I. M. qui va permettre d'expérimenter sur les lignes l'enregistrement des principaux paramètres de vol.

Chapitre 53-21. — Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses de prototypes et de premier établissement.

Question. — Dans une note, développer les justifications fournies à l'appui de ce chapitre en marquant les idées essentielles qui déterminent la politique du Gouvernement en matière d'équipement de l'aviation civile avec les appareils français. Faire le point des résultats obtenus dans ce domaine.

Réponse. — La seule politique valable en matière de construction d'appareils français consiste à réaliser des appareils capables de sur-

tenir la compétition internationale et susceptibles, de ce fait, d'être vendus non seulement sur le marché français mais également sur le marché mondial.

Le marché français est en effet trop étroit pour justifier les dépenses très élevées d'étude et d'expérimentation d'un modèle commercial de classe internationale.

Cette politique générale suppose d'abord une grande rigueur dans le choix préalable des prototypes après une étude technique très approfondie, et une étude du marché avec appréciation sérieuse des chances de vente à l'étranger en cas de réussite.

Elle suppose également l'affectation à chaque projet retenu des ressources financières importantes qui sont indispensables en se gardant soigneusement de toute évaluation sous-estimée, et elle implique par conséquent, dans le cadre des disponibilités budgétaires, une stricte limitation du nombre d'études entreprises.

Il faut enfin que les prototypes fabriqués soient susceptibles d'être construits en série à des prix compétitifs avec les prix mondiaux pour que la participation de l'Etat dans l'aide à la vente soit, sinon toujours nulle, tout au moins maintenue dans les limites compatibles avec la politique générale économique et les disponibilités budgétaires.

L'oubli de ces principes explique l'échec des « Armagnac » et des « Bretagne » et le succès limité des « Provence ». Par contre, ces mêmes principes ont servi de base au choix des appareils « HD 32 » ou « Caravelle », en sorte que les perspectives de mise en fabrication et en exploitation permettent pour ces deux appareils un optimisme raisonnable.

De même, pour l'avenir, en ce qui concerne les études nouvelles à lancer, un comité du matériel civil jugera les avant-projets sur la base des critères exposés ci-dessus. Préalablement à la conclusion des travaux de ce comité, les crédits réservés pour les études nouvelles en 1955 n'ont pas reçu d'affectation spécifique.

Il est probable également que la commercialisation sur les marchés étrangers des appareils « HD 32 », et éventuellement « Caravelle », nécessitera une part d'aide de l'Etat. Dès maintenant il a été réservé au chapitre 53-21 un crédit pour payer l'outillage et la liasse de série du « HD 32 ». Pour le « Caravelle » il n'a pas été possible de déterminer d'une façon définitive les prix de production et de vente, en sorte que la différence éventuelle que l'Etat pourrait être amené à prendre en charge n'est pas actuellement déterminée.

Le chapitre 53-24 comporte également les crédits de moindre importance pour des études relatives aux appareils de l'aviation légère: avions à ailes fixes ou à la voilure tournante tels que le « Djinn » de la S. N. C. A. S. O. et le « SE 3150 » de la S. N. C. A. S. E.

Chapitre 63-30. — Subventions pour l'achat de matériel aéronautique.

Question. — Donner les bases de calcul des crédits demandés en mesures nouvelles.

Réponse. — Les seules mesures nouvelles demandées concernent:

a) Le versement des sommes dues par l'Etat en remboursement partiels des règlements faits par la compagnie nationale Air France pour l'achat des appareils « Bréguet 763 », soit 280 millions (rappelez que par avenant n° 2 à la convention générale « Etat-Air France », l'Etat s'est engagé à payer 40 p. 100 des appareils « Bréguet » et les 280 millions ci-dessus indiqués correspondent à l'annuité 1955 de ce remboursement);

b) La couverture des avances faites par la caisse nationale des marchés de l'Etat en vue de la fabrication des avions « Bréguet 761 », soit 777 millions (cette somme représente le montant actuel des avances consenties par la caisse en vue de la fabrication des « Bréguet 761 »; tant que ces avions ne seront pas vendus, l'Etat est tenu d'inscrire les crédits correspondants à son budget par suite de la clause de garantie de révente qui figure à la lettre d'agrément).

Chapitre 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. Métropole.

Question posée. — Développer les justifications présentées à l'appui de ce chapitre.

Justifications concernant l'article 1^{er}.

Les principaux travaux d'équipement d'aérodromes exécutés en métropole au cours de l'exercice 1954 sont les suivants:

1° Construction à Ajaccio d'une piste de 1.675 mètres de long destinée à remplacer la piste nord-sud hors d'usage;

2° Construction à Bastia d'une piste de 1.600 mètres avec deux prolongements d'arrêt, l'un de 200 mètres au Sud, l'autre de 300 mètres au Nord;

3° Achèvement des travaux de construction de la piste de Nice et construction du bloc technique;

4° Achèvement de la piste de Biarritz et construction du bloc technique.

Pour 1955, les travaux prévus sont les suivants:

1° Marseille:

La piste actuelle (piste unique), d'une longueur de 2.000 mètres, est constituée par une dalle en béton trop mince pour résister à la

charge des appareils modernes. Des cassures nombreuses se sont produites, aggravées par l'effet de certaines circulations d'eau sous la piste. Il est urgent de procéder à une remise en état complète. Cette remise en état nécessitera une immobilisation de plusieurs mois de la piste. Il est donc indispensable, pour maintenir le trafic sur l'aérodrome, de construire une piste légère susceptible d'être utilisée pendant la belle saison. Cette piste légère sera constituée par la fondation d'une future piste parallèle (n° 1 bis) à la piste actuelle (n° 1).

Les 310 millions prévus au budget permettront de construire la fondation de la piste n° 1 bis y compris drainage, évacuation des eaux, chaussée provisoire et balisage.

Une tranche ultérieure de 150 millions ne figurant pas au projet de budget permettra d'exécuter les travaux de renforcement de la piste n° 1 (exécution d'une couche supplémentaire de 20 centimètres d'épaisseur environ).

2° Bordeaux:

Les installations de l'aérodrome Bordeaux-Mérignac situées au Nord de l'aérodrome ont été complètement détruites pendant les hostilités et remplacées provisoirement par des baraquements légers de dimensions trop faibles et actuellement parvenues à limite d'utilisation.

Le projet de budget 1955 comporte les crédits nécessaires pour la réalisation d'une première tranche d'installations définitives (aires de stationnements, bâtiments et divers) dans la zone Est de l'aérodrome. Ces installations seront financées dans les conditions suivantes:

200 mètres à la charge de l'Etat;

200 mètres au titre des dommages de guerre de la chambre de commerce, concessionnaire des installations commerciales;

115 mètres au titre d'un emprunt de la chambre de commerce, gagé par le produit des redevances;

210 mètres résultant des subventions des collectivités locales.

La réalisation de ces installations sera coordonnée avec celle de divers travaux (voies de circulation) exécutés aux frais des autorités alliées.

3° Nice:

Les travaux de l'aérodrome de Nice doivent être poursuivis au cours de l'année 1955 de manière à permettre la mise en service de la nouvelle piste avant la fin de l'année.

Les crédits figurant au budget 1955 permettront de solder les acquisitions de terrains, d'exécuter les travaux de voirie et de réseaux divers, de baliser la piste et d'établir les bâtiments techniques nécessaires au fonctionnement du terrain. Parallèlement sera conduite la construction des installations commerciales (aérogare, hangar) financées par la chambre de commerce (emprunt gagé par le produit des redevances).

4° Ajaccio:

La piste de 1.675 mètres en cours d'achèvement vient buter contre la route nationale n° 196 dont le remblai réduit à 1.100 mètres la longueur utilisable de cette piste vers le Nord. Les crédits inscrits au projet de budget 1955 permettront de dévier la R. N. 196 et la rivière qui la traverse et d'allonger la piste à 2.000 mètres.

5° Bastia:

La mise en service de la nouvelle piste doit s'accompagner de la construction d'une aire de stationnement et de l'établissement d'installations techniques destinées à remplacer les installations actuelles tout à fait insuffisantes. Ces travaux figurent au projet de budget 1955.

Leur exécution s'accompagnera de la construction, par les soins de la chambre de commerce, d'une aérogare définitive.

6° Biarritz:

Les 20 mètres figurant au projet de budget 1955 permettront d'achever l'équipement de l'aérodrome pour les atterrissages à vue.

7° Le projet de budget 1955 comporte enfin une inscription au titre d'opérations diverses. Ce crédit permettra d'assurer le financement des divers travaux dont l'urgence apparaîtra la plus impérieuse: Lyon-Bron, Strasbourg-Entzheim, Reims-Champagne (aérodrome de dégagement de Paris), Clermont-Ferrand, Calvi-Sainte-Catherine, Aix-les-Bains, le Touquet, etc.

Justifications concernant l'article 2.

TÉLÉCOMMUNICATIONS. — ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

Petites opérations diverses:

Acquisitions de terrains pour l'implantation de moyens radioélectriques de navigation, devant servir à la définition et au jalonnement des voies et itinéraires aériens, 10 millions.

Travaux.

Aménagement d'un ancien bâtiment d'émission pour l'installation du bureau central des télécommunications de la région sud de la France, 5 millions.

Aménagements complémentaires au bureau central des télécommunications et au centre de contrôle régional de Paris, 22 millions.

Petites opérations diverses:

Travaux de génie civil pour l'implantation de moyens radioélectriques de navigation, devant servir à la définition et au jalonnement des voies et itinéraires aériens, 15 millions.

Total article 2 (travaux), 42 millions.

Gros matériel (achat et mise en place).

Achat et mise en place de matériel pour l'équipement; des voies et itinéraires aériens, des aérodromes, des centres d'émission et de réception, des B. C. T. et C. C. R. (matériel radio, radar, radioguidage, télégraphique, téléphonique, électrique, d'installation, recharges; transport de ces matériels) en particulier pour le B. C. T./C. C. R. de Paris, les centres d'émission et de réception de Marseille, l'implantation de V. O. R. et la couverture du territoire métropolitain en liaison radiotéléphonique air/sol V. H. F. pour le contrôle de la circulation aérienne, 520 millions.

Total, 572 millions.

Justifications concernant l'article 3.**CIRCULATION AÉRIENNE. — GROS MATÉRIEL****Matériels optiques et électriques de balisage visuel.**

Achat de matériels pour le balisage et la signalisation de jour des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (balises de délimitation, machines à vent, tés d'atterrissage, signaux divers), néant.

Achat de matériels spéciaux pour le balisage de nuit des aérodromes (balises, verrines, coffrets d'extrémité et de dérivation, pupitre de commande, tubes lumineux). Installations projetées à Bastia, Vichy, Perpignan, 15 millions.

Matériels de lutte contre l'incendie.

La mise en service d'avions commerciaux de tonnage de plus en plus important nécessite parallèlement une modernisation et un renforcement des moyens de lutte contre l'incendie sur les aérodromes. Il importe donc de doter ces aérodromes de moyens d'extinction à grande efficacité susceptibles d'intervenir en cas de sinistre dans les délais les plus rapides d'où l'utilisation de véhicules rapides capables de se déplacer en terrains variés. La tranche d'équipement 1955 comprend: d'une part des véhicules rapides relativement légers pourvus d'extincteurs à grande efficacité pour les opérations de surveillance sur les aires d'opérations (travaillement en carburant, mise en route des moteurs) et la mission de première intervention en cas d'accident suivi d'incendie, d'autre part des véhicules lourds d'extinction et de sauvetage à mousse physique pour l'intervention sur les feux d'avions importants, 75 millions.

Matériel de dégagement des pistes.

En cas d'incident survenant à un avion sur la piste (rupture du train par exemple) il importe que l'aérodrome soit en mesure de dégager rapidement la piste pour permettre la continuité du trafic. Les moyens nécessaires sont constitués par les verrins sur chenilles, des élévateurs pneumatiques. La tranche d'équipement 1955 comporte l'acquisition de tels matériels pour les aérodromes qui ont un trafic important et qui ne disposent que d'une seule piste (exemple: Nice), 15 millions.

Ameublement technique.

Cette opération concerne l'achat des mobiliers et matériels non radioélectriques qui équipent la tour de contrôle des aérodromes (pupitre de contrôle, armoires à artifices, altimètres...) et les centres régionaux de contrôle de la circulation aérienne. Aérodromes à équiper en 1955: Vichy, Lyon, Clermont-Ferrand, Nice, 5 millions.

Véhicules techniques d'exploitation.

Le développement du réseau des aides à la navigation aérienne sur tout le territoire métropolitain parallèlement à la mise en service des voies aériennes imposé pour effectuer leur visite périodique, l'utilisation de véhicules spécialement aménagés pour l'exécution des opérations de maintenance et d'entretien des appareils radio. Par ailleurs, pour l'exercice du contrôle d'aérodrome sur les terrains commerciaux, il est nécessaire de disposer de véhicules équipés de moyens de radiocommunication (sol et avions) qui ont pour mission d'assurer le guidage au sol des avions et toutes les missions de surveillance, 7 millions.

Divers (secours médical, informations aéronautiques, outillage, poste d'incendie), 3 millions.

Total article 3, 120 millions.

Justifications concernant l'article 4.

Le programme d'équipement de la météorologie nationale pour 1955 sur le chapitre 53-90 ne représente qu'une très faible partie du plan quadriennal (3,50 p. 100).

Acquisitions immobilières.

En raison des compressions budgétaires qui sont à opérer sur le plan des constructions de génie civil, la météorologie nationale ne présente pas de demandes d'acquisitions de terrains en 1955, pour la métropole.

Travaux.

Pas de constructions nouvelles, mais des compléments d'installations et d'aménagements indispensables à la bonne marche du service.

Gros matériel.

La météorologie nationale se propose de faire un effort particulier dans le domaine de l'équipement en matériel d'étude de météorologie maritime (à mettre en service sur les navires météorologiques stationnaires) et dans celui de l'investigation électronique de l'atmosphère, par radar avec grande puissance de crête sur ondes centimétriques (étude des précipitations et recherches de systèmes de mesures de vent par répondeurs de plus en plus simplifiés).

Enfin, dans le domaine des transmissions météorologiques, l'effort portera, en dehors du nécessaire renouvellement des appareillages télégraphiques à bout d'usage, sur la réalisation d'une première tranche d'équipement en systèmes « émetteur-récepteurs Fac-Simile », tendant à alléger les travaux de reproduction et de transmission de cartes.

Chapitre 56-10. — Ecoles et stages. — Equipement.

L'école est actuellement installée sur l'aérodrome d'Orly, dans des bâtiments provisoires dont certains sont dans un état précaire, d'un entretien coûteux et peu en rapport avec le matériel de grand prix qui y est installé; l'ensemble est très dispersé sur le terrain, mal adapté aux besoins de l'école, et le gardiennage en est difficile.

Les terrains sur lesquels sont situés ces bâtiments doivent être libérés d'ici deux à trois ans au plus pour permettre à l'aéroport de Paris la réalisation de son plan de masse définitif. Le nouvel emplacement de l'école, auquel le comité d'aménagement de la région parisienne a d'ores et déjà donné son assentiment, serait situé dans l'angle Nord-Est du carrefour de la Belle-Epine, entre la route de Paris à Fontainebleau (R. N. 7), la R. N. 186 et le cimetière de Thiais (15 hectares environ).

L'école semble actuellement, en ce qui concerne la formation au sol des diverses catégories de personnels techniciens de l'aviation civile susceptibles de lui être confiées, avoir atteint son plein développement; un accroissement de ses activités reste certes possible (stages au profit d'élèves étrangers, stages de perfectionnement divers exigés par l'évolution constante de l'aviation); mais grâce à la phase provisoire préalable par laquelle, depuis sa création, a passé l'école à Orly, l'ordre de grandeur du volume de ses activités peut actuellement être fixé avec précision.

Un programme des besoins de l'école nationale de l'aviation civile a donc pu être défini et peut-être résumé de la façon suivante, en accord avec les conclusions du rapport fait à ce sujet par l'inspection générale de l'aviation civile.

Superficies utiles proposées (en mètres carrés):

Direction et administration. — Service des études, 1.683.

Amphithéâtres. — Salles d'études, 1.215.

Travaux pratiques:

Télécommunications, 2.207.

Circulation aérienne, 1.137.

Formation des contrôleurs militaires (bureau des instructeurs, salles de cours et de travaux pratiques), 492.

Chambres pour élèves (100 chambres), 1.062.

Cantine, 857.

Foyer, clubs (photo, mécanique et radio), éducation physique, 860.

Logements de fonction (3 logements), 410.

Services communs (chaufferie, garage), 410.

Suppléments pour dégagements, couloirs, cages d'escaliers, 2.337.

Surface totale d'étages des bâtiments, 13.000.

L'évaluation des crédits nécessaires à l'opération a été faite de la manière suivante:

Acquisitions immobilières: 12 hectares à 500 F le mètre carré, 60 millions.

Travaux:

Bâtiments: 13.000 mètres carrés à 40.000 F, 520 millions.

Viabilité, 50 millions.

Joins aux 170 millions restant disponibles à l'heure actuelle pour la construction des bâtiments définitifs de l'école, les 230 millions demandés pour 1955 à ce titre permettraient l'ouverture d'une première tranche représentant sensiblement l'ensemble des bâtiments administratifs et de la direction des études de l'école.

Chapitre 56-70. — Aviation légère et sportive « équipement ».

Question posée. — Développer et commenter les opérations nouvelles prévues à ce chapitre.

Réponse:

Article 2. — Travaux.

Les travaux prévus tiennent compte de la nécessité urgente: De poursuivre au centre national de Saint-Yan, la construction de bâtiments en dur;

De regrouper le magasin général et les services annexes (section de convoyage, atelier régional), sur un même aérodrome, afin de réaliser des économies de fonctionnement;

D'équiper les centres de vol à voile, notamment dans la région parisienne, en moyens de liaisons radio « Air-Sol » en raison des impératifs des règlements concernant la circulation aérienne.

Centre national de Saint-Yan: achèvement du parc atelier (1^{re} tranche).

Il est indispensable de poursuivre la construction de bâtiments en dur destinés à remplacer les baraques vétustes dont l'entretien coûte très cher et dans lesquelles il est particulièrement imprudent de continuer à faire fonctionner des ateliers en raison des risques d'incendie.

Regroupement du magasin général et des services annexes (section de convoyage, atelier régional, etc.).

Le service de l'aviation légère et sportive est chargé d'assurer la fourniture des pièces de rechange pour les appareils dont il a le contrôle, soit environ 1.200 avions à moteur et 1.200 planeurs. Un important matériel de valeur doit donc être conservé en magasin.

Ce matériel est actuellement entreposé à Nanterre dans le parc de la Poste affecté au secrétariat d'Etat à l'air (direction technique et industrielle). Les deux hangars (n^{os} 5 et 6) mis à la disposition du service de l'aviation légère et sportive se sont avérés insuffisants et un lot de matériel a dû être stocké dans une vingtaine de baraques en bois qui sont dans un tel état de délabrement qu'aucune réparation n'est plus justifiable. Le matériel entreposé risque de se dégrader. Il est urgent de trouver une solution définitive pour l'emmagasinage de ce matériel.

D'une part, la direction technique et industrielle désireait pouvoir utiliser à nouveau les hangars qui ont été mis à la disposition du S. A. L. S. D'autre part, il n'est pas souhaitable de maintenir ces magasins à Nanterre.

En effet, une grande partie du matériel stocké est constituée soit par des avions ou planeurs en attente d'affectation, soit par du matériel en attente de révision ou revisé. Il serait avantageux de placer les magasins généraux du service de l'aviation légère et sportive à proximité immédiate d'un aérodrome où les appareils à stocker ou à réviser pourraient se rendre par la voie des airs, évitant ainsi les délicats et coûteux transports et manutentions des cellules par route et voie ferrée.

Une somme de 40 millions est demandée pour la réalisation d'un tel regroupement, permettant ainsi au service de l'aviation légère et sportive d'entreposer dans de bonnes conditions le matériel dont il a la charge et de réduire les frais d'entretien et de fonctionnement.

Equipement radio des centres de vol à voile.

Quant à l'équipement des centres de vol à voile en moyens radio pour la liaison air-sol, il y a lieu de prévoir, en première urgence, et en corrélation avec l'équipement du matériel volant prévu à l'article 4 du même chapitre (au titre de la première tranche du programme d'équipement), l'installation d'un poste V. H. F. 15 W, coûtant 2 millions, sur 4 des 7 centres de vol à voile actuellement utilisés, soit au total une dépense de 8 millions.

En résumé, le programme des travaux à réaliser au titre du programme d'équipement s'établit comme suit:

1^o Centre national de Saint-Yan, parc atelier, achèvement de la première tranche, 40 millions.

2^o Regroupement du magasin général et des services annexes (section de convoyage, atelier régional, etc.), 40 millions.

3^o Equipement radio de 4 centres de vol à voile de la région parisienne, 8 millions.

Total, 58 millions.

Article 3. — Matériel fixe.

Des ateliers régionaux ont été créés en 1953 pour permettre la réparation et l'entretien partiel des planeurs mis à la disposition des comités régionaux.

Il est souhaitable de compléter l'équipement de ces ateliers dont le fonctionnement est vital pour le maintien de l'activité vol à voile. Le complément d'équipement, dont la mise en place est prévue en 1955, représente une dépense de 7 millions.

Article 4. — Matériel aéronautique des centres métropolitains.

Les crédits demandés à cet article sont destinés à assurer d'une part la remise en état du parc avions du S. A. L. S. et, d'autre part, l'acquisition de matériel neuf (avions, planeurs, parachutes, équipements) en vue uniquement de conserver le potentiel aérien existant actuellement.

1^o Rénovation des appareils du service de l'aviation légère et sportive:

Le service de l'aviation légère et sportive est chargé de l'équipement et de l'entretien du matériel avion des centres nationaux, des centres de vol à voile (remorqueurs) et des centres de parachutisme. Une flotte de 1.200 avions est en service. Les avions mis à la disposition des clubs leur ont été cédés (soit 600 appareils), l'Etat participant aux révisions de ce matériel.

Il est nécessaire de maintenir en état de vol les avions et planeurs du S. A. L. S. qui peuvent à peine satisfaire aux besoins de ce service. Le coût d'une révision générale (cellule et moteur) est d'environ 1.800.000 F. Les crédits demandés permettront la remise en état de 40 appareils actuellement immobilisés.

2^o Avions d'entraînement pour les centres du S. A. L. S.:

La plupart des avions en service sont constitués par des Stampe construits pendant les trois années 1946, 1947 et 1948. Il est donc nécessaire de prévoir, dès maintenant, le remplacement progressif de ces appareils qui ne répondent que partiellement à leur mission et qui sont d'un entretien prohibitif (1.800.000) la révision générale toutes les huit cents heures.

Un concours d'avions-école, destinés à remplacer les Stampe, a été lancé en 1953. Dès 1955, quand le choix du prototype aura été fait, il sera possible de sortir cet avion-école destiné à assurer d'une part le perfectionnement au pilotage et, d'autre part, l'entraînement

au P. S. V. Les 60 millions demandés pourraient permettre d'en lancer une présérie.

3^o Planeurs:

Le S. A. L. S. a à sa charge l'équipement et l'entretien de toute la flotte de planeurs existant en France, soit 1.200 planeurs. La plupart de ces planeurs ont été mis en service avant 1949. Si l'on veut maintenir strictement le potentiel de planeurs, des crédits importants devront être consacrés annuellement à la rénovation de ce parc. Bien que l'activité vol à voile se développe considérablement en France, il ne peut être envisagé d'accroître la flotte de planeurs. Les crédits demandés permettent d'amorcer la construction de quelques types de planeurs destinés à remplacer le matériel existant (biplace d'entraînement, monoplace d'entraînement et monoplace de perfectionnement).

4^o Parachutisme, avions pour sauts groupés:

Deux avions supplémentaires destinés aux sauts collectifs sont nécessaires pour équiper les centres de parachutisme.

Les crédits demandés (7 millions) permettront l'achat de ces appareils.

40 millions sont demandés pour l'achat d'équipement destinés aux centres de parachutisme (parachutes, altimètres, chronomètres et accessoires divers).

5^o Equipement radio:

Certains planeurs et avions légers utilisés dans les régions où le trafic aérien est important, ou effectuant des vols de performance (altitude, distance) doivent être munis d'un équipement radio élémentaire (liaison air-sol V. H. F.).

Des avions d'entraînement au vol I. F. R. devraient être munis d'équipement radio.

Les 6 millions demandés permettent d'équiper partiellement ces appareils.

6^o Instruments de bord:

Les planeurs de performance sont insuffisamment équipés pour être utilisés au maximum de leurs possibilités. Il est indispensable de les munir d'instruments de bord permettant aux pilotes d'effectuer des vols de performance (indicateurs de virage, gyrohorizon électriques et inhalateurs).

L'équipement de ces appareils a été commencé en 1951. Les 2 millions demandés permettent de poursuivre cet effort.

Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et route aériennes hors de la métropole.

- 1^o Faire le point de travaux en cours;
- 2^o Justifier les mesures nouvelles.

Justifications concernant l'article 1^{er}.

Les principaux travaux exécutés en 1954 pour l'équipement des aérodromes d'outre-mer ont été les suivants:

A. — Afrique du Nord.

A Alger-Maison-Blanche, la nécessité de remplacer les pistes anciennes et de déplacer corrélativement la zone civile a entraîné l'exécution d'un programme important. Les travaux suivants sont actuellement en cours:

Construction d'une piste de 2.400 mètres et d'un taxiway parallèle. Equipement de cette piste pour l'atterrissage de nuit et l'approche par mauvaise visibilité. Construction du bloc technique et de certains bâtiments annexes de la nouvelle zone civile.

B. — Outre-mer.

1^o Abidjan. — Les installations ont été reliées au réseau électrique de la ville. L'extension des aires de stationnement, tout à fait insuffisantes, est en cours et celle de l'aérogare va être entreprise.

2^o Bamako. — Les bâtiments de l'institut de la lèpre situés dans les dégagements de la piste sont en cours de déplacement; la longueur de la piste a été portée de 1.500 mètres à 1.800 mètres et 2 prolongements d'arrêt de 200 mètres sont en voie d'achèvement. Une nouvelle aérogare va être entreprise.

3^o Niamey. — Une aérogare vient d'être construite ainsi que 4 logements pour le personnel. Le prolongement de la piste à 2.100 mètres, son drainage et l'établissement de 2 prolongements d'arrêt de 300 mètres vont être prochainement lancés.

4^o Douala. — L'allongement de la piste Nord-Est-Sud-Ouest à 2.100 mètres a été terminé. Son prolongement à 2.400 mètres ainsi que l'extension de l'aérogare et la surélévation de la tour de contrôle seront entrepris avant la fin de l'année.

5^o Fort-Lamy. — Une aérogare a été mise en service. Le prolongement à 2.300 mètres de la piste est en cours, ainsi que l'aménagement du réseau routier et l'aménagement du courant électrique de la ville.

6^o Tananarive-Arivorimamo. — Le renforcement de la piste de 2.100 x 60 par exécution d'une couche de béton bitumineux est en cours d'achèvement.

7^o Djibouti. — En participation avec l'armée de l'air ont été financés le renforcement et le prolongement de la piste de 1.800 mètres à 2.080 mètres plus 2 prolongements d'arrêt de 320 mètres. Ces travaux sont en cours.

L'insuffisance des crédits affectés à l'équipement des aérodromes a conduit à limiter strictement le nombre des opérations figurant au projet de budget 1955.

Celui-ci s'applique aux travaux suivants:

A. — Afrique du Nord.

1^o Alger-Maison-Blanche. — La nouvelle piste Nord-Est-Sud-Ouest et les nouvelles installations civiles seront mises en service dans le courant de l'année 1955, les aires de stationnement étant toutefois

en premier stade des aires provisoires en grilles métalliques. Le programme 1955 financé par l'Etat comprend alors l'achèvement des installations techniques annexes, des travaux de voirie et d'électrification, l'exécution de l'alimentation en eau et des égouts ainsi que la première tranche de construction des aires de stationnement définitives.

Simultanément, la chambre de commerce d'Alger à laquelle sera incessamment confiée la concession des installations commerciales de l'aéroport, assurera la construction desdites installations (aérogare en particulier).

2° Casablanca-Nouasseur. — La piste construite par les autorités américaines sur l'aérodrome civil de Nouasseur a été utilisée en 1952-1953 par les « Comet » effectuant la liaison Paris-Dakar-Abidjan. Le retrait de ces appareils a conduit à cesser d'utiliser cet aérodrome jusqu'en octobre 1954, mais l'état extrêmement défectueux de la piste de Casablanca-Cazes vient d'exiger la réouverture de Nouasseur et son utilisation pour la totalité du trafic de transit à destination de Casablanca et pour tous les appareils de caractéristiques supérieures à celles du « Constellation ». Il apparaît, en conséquence, indispensable d'améliorer d'urgence l'équipement de cet aérodrome: agrandissement de l'aire de stationnement civile, création d'un élément de voie de circulation, construction d'une première tranche d'aérogare. C'est à l'exécution de ces travaux que seront utilisés les crédits figurant au projet de budget 1955.

B. — Outre-mer.

1° Bamako. — Un renforcement de la piste par établissement d'une couche de béton bitumineux sera exécuté en 1955. Son financement sera assuré moitié par l'aviation civile, moitié par l'armée de l'air.

2° Fort-Lamy. — La mise en service de la piste de 2.300 mètres doit entraîner un accroissement très important du trafic sur cet aérodrome qui constituera à partir de 1955 une escale très fréquentée vers l'Afrique équatoriale française, le Congo belge et au delà. L'allongement de la piste devra donc être complété par une extension de 21.000 mètres carrés de l'aire de stationnement. D'autre part, la piste devra être pourvue de son balisage définitif et la construction de divers bâtiments techniques devra être entreprise. C'est à ce programme que répond l'inscription au projet de budget 1955 d'une autorisation d'engagement de 550 millions.

3° Douala. — La piste actuelle, établie sur la plus grande partie de sa longueur dans des conditions beaucoup trop sommaires, est incapable de résister au trafic des avions modernes. D'autre part, la zone des installations civiles enserrée entre la piste, le fleuve, la ville et la zone militaire ne permet pas la réalisation des installations correspondant au trafic toujours croissant (25.800 passagers en 1950, 41.000 en 1951, 48.800 en 1952, 58.600 en 1953).

Une importante modification du plan de masse est donc nécessaire, modification qui entraîne la construction d'une nouvelle piste. Le projet de budget 1955 comporte seulement l'inscription d'un crédit de 50 millions pour divers travaux de bâtiments dans la zone actuelle d'installations (bâtiments susceptibles d'être transférés) et d'une somme de 200 millions au titre des acquisitions de terrain destinées à la réalisation du nouveau plan de masse.

A ces opérations s'ajouteront diverses réalisations de détail sur les aérodromes des départements et territoires d'outre-mer. Il ne sera pas possible d'y poursuivre des programmes d'ensemble. On devra se borner à répondre aux besoins dont la satisfaction sera la plus impérative compte tenu des variations du trafic ou de l'aggravation de l'état des installations sommaires existantes.

Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes.

Métropole.

1° question. — Faire le point des travaux en cours.

Réponse:

Article 2. — Télécommunications. — Gros matériel (achat et mise en place).

1° Opérations autorisées avant 1954:

La situation des autorisations de programme utilisables en 1954 au titre des opérations autorisées avant 1954 est la suivante:

NATURE DU MATERIEL	MONTANT	MONTANT
	utilisable en 1954	des opérations lancées au 15 octobre 1954.
	(En millions de francs.)	
Radio (gros émetteurs).....	55	39
Radio (petits émetteurs).....	16,8	14,8
Mise en place du matériel.....	40,8	16
Matériel radiogoniométrique.....	0,6	0,6
Matériel téléphonique et télégraphique.....	10,4	9,2
Matériel électrique.....	24,6	24,6
Rechanges.....	34,7	34,7
Revision des prix.....	50	44
Total.....	232,9	152,9

2° Opérations nouvelles 1954: La situation des autorisations de programme accordées en 1954 au titre des opérations nouvelles est la suivante:

NATURE DU MATERIEL	MONTANT	MONTANT
	utilisable en 1954	des opérations lancées au 15 octobre 1954.
	(En millions de francs.)	
Radio (gros émetteurs).....	95	43,9
Radio (petits émetteurs).....	21,5	21,5
Mise en place du matériel.....	163,5	66,1
Matériel téléphonique et télégraphique.....	44	7
Matériel électrique.....	70	45,6
Transports et douanes.....	140	96,1
Rechanges.....	45	28,3
Total.....	512	251,5

Art. 3. — Circulation aérienne. — Gros matériel (achat et mise en place).

1° Opérations autorisées avant 1954: La situation des autorisations de programme utilisables en 1954 au titre des opérations autorisées avant 1954 est la suivante:

NATURE DU MATERIEL	MONTANT	MONTANT
	utilisable en 1954	des opérations lancées au 15 octobre 1954.
	(En millions de francs.)	
Matériel de lutte contre l'incendie.....	4,4	4,4
Matériel d'exploitation.....	4,2	»
Ameublement technique.....	3,8	3,8
Equipement des ateliers et magasins.....	0,8	0,1
Matériel nautique.....	4,2	»
Transports et douanes.....	5,1	4,2
Divers et imprévus.....	1	»
Total.....	41,5	6,5

2° Opérations nouvelles 1954: La situation des autorisations de programme accordées en 1954 au titre des opérations nouvelles est la suivante:

NATURE DU MATERIEL	MONTANT	MONTANT
	utilisable en 1954	des opérations lancées au 15 octobre 1954.
	(En millions de francs.)	
Matériels de lutte contre l'incendie....	31	4,6
Matériels d'exploitation technique.....	5	»
Ameublement technique.....	2,9	2,9
Ateliers, magasins.....	6	2
Informations aéronautiques.....	1	»
Transports et douanes.....	8	0,1
Balisage visuel.....	30	43,5
Secours médical.....	4,5	»
Divers et imprévus.....	1,6	0,6
Total.....	90	20,7

2° question. — Justifier les mesures nouvelles.

Réponse:

Art. 2. — Télécommunications.

Acquisitions immobilières. — Petites opérations diverses:
Achat de terrain pour l'implantation d'aides radio, 5 millions.
Achat de terrain pour l'implantation des centres d'émission et de réception à grandes distances d'Alger (partie), 10 millions.
Achat de terrain pour l'implantation des centres d'émission et de réception à grandes distances de Dakar (partie), 20 millions.

Total, article 2. — Acquisitions immobilières, 35 millions.

Tavaux:

Construction des bâtiments des centres d'émission et de réception à grandes distances de Dakar destinés à assurer les liaisons radio-électriques avec la métropole et les régions d'information de vol voisines ou traversées par les mêmes itinéraires aériens, 160 millions.

Construction des bâtiments du centre d'émission à grandes distances de Tananarive, 30 millions.

Construction des bâtiments du centre de réception à grandes distances d'Alger, 15 millions.

Petites opérations diverses :

Travaux de génie civil pour l'implantation d'aides radio et pour l'équipement complémentaire de centres de télécommunications, 5 millions.

Conséquence de l'application du code du travail outre-mer, 4 millions.

Total, article 2. — Travaux, 211 millions.

Gros matériel (achat et mise en place) :

Achat et mise en place de matériel pour l'équipement des itinéraires aériens, des aérodromes, des centres d'émission et de réception, des R. C. T. et C. I. V. (matériel radio, radioguidage, télégraphique, téléphonique, électrique, d'installation, rechanges; transport de ces matériels et frais de douane) En particulier pour les centres d'émission à grandes distances de Tananarive et Brazzaville et l'amélioration de l'équipement en liaisons radiotéléphoniques air-sol HF, à grandes distances et de la couverture en radiophare des territoires aériens ainsi que pour l'équipement d'aérodrome en moyens de radioguidage à l'approche et à l'atterrissage, 395 millions.

Quote-part de l'aéronautique civile pour l'installation du centre d'émission inter-armées de Djibouti, 15 millions.

Rachat d'installation d'intérêt général appartenant à la Compagnie Air France en Afrique occidentale française et Afrique équatoriale française, 493 millions.

Total, article 2. — Gros matériel, 903 millions.

Total article 2, 1.182 millions.

En 1953, étant donné l'intérêt extrême que présentait le développement rapide de l'infrastructure en Afrique, le S. G. A. C. C. avait accepté l'offre de la Compagnie Air France d'effectuer certains travaux dans ce but.

Ces installations sont en cours de réalisations sous le contrôle technique de l'administration.

Il importe que ces équipements d'intérêt général soient rachetés par le S. G. A. C. C.

Les principaux travaux entrepris par Air France sont les suivants : Abidjan, complément d'installation.

Agadès, construction et installation des centres d'émission et réception radiophare-gonio VHF.

Bamako, installation de liaisons air-sol.

Birni N'Koné, complément d'installation.

Niamey, installation de la phonie HF en route.

Ouagadougou, installation des centres d'émission et de réception, radiophare.

Tessalit, installation des centres d'émission et de réception et d'un radiophare.

Zinder, construction des centres d'émission et de réception radiophare et gonio VHF.

M'Banga, installation d'un radiophare.

Fort-Lamy, installation définitive des centres d'émission et de réception, de la tour de contrôle et d'un gonio HF.

Fort-Archambault, installation complète des centres d'émission et de réception, d'un gonio VHF et d'un radiophare.

Article 3. — Circulation aérienne. — Travaux.

Logements pour le centre émetteur à grande distance de Brazzaville :

Quatre logements pour le personnel d'exploitation et de maintenance, 21 millions.

Logements pour les personnels des stations de télécommunications d'intérêt général en Afrique : Diégo-Suarez, Conakry, Zinder, Bobo-Dioulasso, Ouagadougou, Fort-Archambault, 71 millions.

Application du code du travail outre-mer (hausses de prix sur marché en cours au titre des opérations anciennes), 7 millions.

Total article 3. — Travaux, 105 millions.

Gros matériel (achat et mise en place). — Matériels optiques et électriques pour le balisage visuel des aérodromes :

Achat de matériels pour le balisage de jour et la signalisation (balises, manches à vent, leds d'atterrissage).

Achat de matériels spéciaux pour le balisage de nuit et pour l'atterrissage par mauvaise visibilité des aérodromes d'intérêt général (balises, verrines, feux au sodium et à incandescence, coffrets d'extrémité et de dérivation, pupitres de commande...).

Installations prévues en 1955 à Abidjan, Fort-Lamy, Niamey, Douala, Pointe-Noire, Brazzaville, 50 millions.

Matériels de lutte contre l'incendie :

Matériels destinés aux aérodromes d'intérêt général : Alger, Dakar, Brazzaville, Abidjan, Douala (cf. justifications données pour métropole pour la nature des matériels), 63 millions.

Ameublement technique (y compris ateliers, magasins, poste sécurité incendie) :

Cette opération concerne l'achat des mobiliers et matériels non radiotélectriques qui équipent la tour de contrôle des aérodromes, les bureaux de piste et d'information aéronautiques et les centres régionaux de contrôle de la circulation aérienne.

Aérodromes à équiper en 1955 : Alger-Maison-Blanche, Tunis, Fort-Lamy, Douala.

Achat de matériels pour l'installation des moyens généraux sur les aérodromes et les services de sécurité (garages, ateliers, mécanique, électricité), 23 millions.

Divers (secours médical, transports et douanes, informations aéronautiques), 7 millions.

Total article 3. — Gros matériel, 143 millions.

Total article 3, 248 millions.

Article 4. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole.

Le programme d'équipement de la météorologie nationale pour 1955 (chapitre 58-90) ne représente qu'une très faible partie du plan quadriennal (5,50 p. 100).

Acquisitions immobilières. — Achat de terrains pour construction de stations.

Travaux :

Construction de bâtiments techniques (en particulier pour les services centraux) et de logements.

Ces constructions se justifient par le fait qu'elles permettent l'installation, dans des locaux convenables, de services travaillant actuellement dans de mauvaises conditions; en ce qui concerne les logements, ils sont nécessaires pour l'envoi de renforts en personnels métropolitains dans les territoires d'outre-mer, largement déficitaires en effectifs de techniciens.

Gros matériel :

Les dépenses proposées se justifient par la nécessité de pourvoir aux renouvellements et aux compléments de l'équipement des stations, tant de surface que de mesures en altitude.

En ce qui se rapporte au matériel de transmissions pour la météorologie outre-mer, il s'agit de réaliser une tranche du programme d'équipement des grands centres en matériel de transmissions automatiques, susceptible d'accroître le rendement, tout en permettant des économies appréciables en personnel exploitant.

Chapitre 58-91. — Logements familiaux hors de la métropole.

Demande. — Faire le point des travaux en cours.

Justifications.

Ce chapitre a figuré pour la première fois au budget de 1954. Il a pour objet de financer la participation de l'Etat dans les opérations immobilières destinées à permettre, dans le cadre des prescriptions du décret n° 53-958 du 30 septembre 1953, d'assurer le logement des personnels de l'aéronautique civile en service en dehors du territoire de la France métropolitaine.

Ce décret visait à confier la construction de ces logements à des offices d'habitation qui assureraient la gestion des logements et pourraient ainsi contribuer, grâce au produit des loyers, à gager des emprunts permettant de couvrir une partie des dépenses de construction.

Les taux des loyers pratiqués en Afrique du Nord ont permis de conduire à bonne fin des négociations avec des offices algériens et tunisiens. Pour le Maroc, des pourparlers analogues sont en bonne voie. Par contre, les taux des loyers très faibles pratiqués pour les fonctionnaires en service dans les départements et territoires d'outre-mer n'ont pas, jusqu'à présent, permis de mettre sur pied une opération de ce genre dans ces départements et territoires.

Les opérations engagées en 1954 permettront, grâce à un versement global de 173 millions, d'assurer (pour une part dès la fin de 1954) le logement de 187 agents de l'aviation civile répartis comme suit :

En projet : Alger, 150 millions; Tunis, 37 millions; Casablanca, 109 millions.

Chapitre 66-70. — Aviation légère et sportive. — Subvention pour l'acquisition d'appareils légers.

Question posée. — Donner les bases de calcul des crédits demandés en mesures nouvelles.

Réponse. — L'octroi de subventions pour l'acquisition des appareils légers résulte de l'application du décret du 28 janvier 1954, dont copie ci-jointe.

Sur 255 demandes de primes d'achat reçues, 97 seulement ont pu être satisfaites sur la base d'une subvention moyenne de 800.000 F par appareil.

Il reste donc, dès le 1^{er} janvier 1955, 158 demandes à satisfaire. En y ajoutant les demandes nouvelles qui seront présentées en 1955 pour le renouvellement normal du parc des aéro-clubs (150 environ), il faudrait 250 millions.

Les crédits prévus pour 1955 ne permettront pas encore de satisfaire la moitié des demandes.

Il y a lieu d'insister sur le fait que les appareils qui auparavant étaient prêtés aux aéro-clubs, leur ont été cédés en application de la loi de finances de 1953, et cette cession ne sera pas renouvelée. Il faut donc permettre à ces aéro-clubs de remplacer eux-mêmes leurs matériels et ils ne le pourront que s'ils sont aidés par une subvention au titre de la prime d'achat, qui a d'ailleurs été créée principalement dans ce but.

VI. — SUITES DONNEES AUX OBSERVATIONS DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LORS DE LA DISCUSSION DU BUDGET 1954

Chapitre 31-12. — Services extérieurs. — Personnels communs. Indemnités et allocations diverses.

Amendement Menu, moins 1.000 F, tendant à connaître les raisons pour lesquelles le personnel administratif des services extérieurs ne bénéficie pas de primes de rendement.

Suite donnée: l'attribution de primes de rendement ne peut être envisagée en faveur d'une seule catégorie de personnel. Or, l'extension à l'ensemble des personnels des services extérieurs du bénéfice des primes de rendement est une question qui relève de la politique gouvernementale en matière de rémunérations publiques.

Ce n'est donc que lorsque cette question aura été réglée sur le plan général, qu'un texte particulier pourra fixer les modalités d'attribution des primes de rendement au personnel administratif des services extérieurs du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

Chapitre 31-13. — Services extérieurs. — Personnel ouvrier. Salaires et accessoires de salaires.

Amendement Duloit, en moins, 1.000 F, ayant pour objet de faire appliquer le décret donnant aux ouvriers de l'aviation civile la parité avec leurs homologues de l'aviation militaire.

Suite donnée: les ouvriers du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale bénéficient, dans leur ensemble, de toutes les mesures appliquées aux ouvriers du secrétariat d'Etat aux forces armées air.

Toutefois, entre le moment où une nouvelle mesure est appliquée au personnel de l'aviation militaire et celui où elle est effectivement étendue au personnel ouvrier de l'aviation civile, il peut s'écouler un certain temps, l'administration des finances ayant exigé que soit demandé son accord préalable à l'extension à nos ouvriers de toute mesure nouvelle.

Chapitre 31-22. — Navigation aérienne. — Indemnités et allocations diverses.

Amendement Duloit, 1.000 F, tendant à la revalorisation de l'indemnité d'insalubrité de Bastia-Borgo et à la création d'une indemnité d'insalubrité au personnel en fonction en Corse.

Suite donnée: avant de solliciter les crédits nécessaires à une revalorisation de l'indemnité d'insalubrité de Bastia-Borgo et à la création d'une indemnité d'insalubrité au personnel en fonction en Corse, il convenait de s'assurer de l'insalubrité des postes de Corse.

M. le ministre de la santé publique et de la population, consulté à ce sujet, a fait connaître par lettre du 3 janvier 1954, qu'à la suite de la lutte entreprise au cours de ces dernières années, le paludisme a pratiquement disparu en Corse; il précisait qu'en 1952 et 1953, aucun cas de paludisme primaire autochtone n'a été signalé.

Il a paru impossible, dans ces conditions, d'envisager la revalorisation et l'extension de l'indemnité en cause.

Chapitre 31-63. — Bases aériennes. — Ouvriers permanents. Salaires et accessoires.

Question. — Il a été demandé quelle suite avait été donnée à l'amendement Menu relatif au chapitre 31-63 — Ouvriers des bases aériennes — aux termes duquel il convenait de savoir pourquoi les ouvriers, travaillant pour les bases aériennes, n'avaient pas le même statut que les autres ouvriers du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

Réponse. — J'ai l'honneur de vous donner, ci-dessous, les renseignements concernant les personnels ouvriers du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (bases aériennes).

En dehors des ouvriers auxiliaires payés sur fonds de travaux, embauchés à titre précaire et révoqués et débauchés suivant les besoins, deux régimes statutaires régissent les ouvriers titulaires des bases aériennes :

1° Le décret du 8 janvier 1936 fixant le statut du personnel ouvriers des établissements et services extérieurs du ministère de l'air, concernant les ouvriers dits « Ouvriers du cadre » ;

2° L'arrêté du 3 juillet 1918 fixant le statut des ouvriers des ponts et chaussées admis au bénéfice de la loi du 21 mars 1928, objet de la circulaire T. P. série C. P. III, n° 166, du 5 juillet 1918 fixant le statut des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées occupant des emplois permanents, et étendu aux ouvriers des bases aériennes par circulaire A. C. série S. P. III, n° 206, D. B. A. du 10 mai 1930.

1° Ces « Ouvriers du cadre » bénéficient du statut régissant les ouvriers du ministère de l'air auquel appartenait les services de l'aviation civile avant d'être rattachés au ministère des travaux publics.

Leur nombre est extrêmement réduit et, afin de ne pas ajouter à la multiplicité des cadres dans les services, les effectifs budg-

étaires correspondants ont été concentrés sur la région parisienne et notamment à l'établissement du matériel des bases aériennes qui a des attributions mixtes à la fois civiles et militaires ;

2° Les ouvriers permanents des bases aériennes ont été créés par extension aux services des bases aériennes des règles en vigueur dans les services ordinaires des ponts et chaussées qui sont normalement chargés territorialement du service des bases aériennes.

Or, le texte concernant les ouvriers permanents des services des ponts et chaussées n'étant pas applicable à l'Algérie, ceux relatifs aux ouvriers des bases aériennes n'ont pas été appliqués dans les départements algériens.

Chapitre 43-91. — Subventions diverses.

Abattement commission des finances :

En vue d'obtenir une détaxe de l'essence ;

En vue d'obtenir la location de hangars aux aéro-clubs pour un prix symbolique.

Amendement Menu, 1.000 F :

Tendant à obtenir une augmentation des crédits du service de l'aviation légère et sportive ;

Tendant à obtenir une ristourne sur le prix de l'heure de vol.

Suite donnée: 1° Détaxe de l'essence. — Les pourparlers en vue d'obtenir cette mesure ont été entrepris. Au cours du débat sur le budget de 1955 à l'Assemblée nationale, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme a manifesté son désir de poursuivre ses efforts dans ce sens ;

2° Location de hangars aux aéro-clubs pour un prix symbolique. — Un article de loi avait été préparé dans ce but. Cet article n'a pourtant pu être retenu dans le projet de loi de finances déposé devant les assemblées ;

3° Augmentation de crédits du service de l'aviation légère et sportive. — Les crédits de fonctionnement du service de l'aviation légère et sportive figurant au projet de loi du budget de 1955, en augmentation de 36.608.000 F, se décomposent comme suit :

Chap. 31-71. — Rémunérations principales, 1.900 millions.

Chap. 31-72. — Indemnités et allocations diverses, 475 millions.

Chap. 31-72. — Matériel, 1.200 millions.

Chap. 43-91. — Subventions, 30.033 millions.

4° Ristourne sur le prix de l'heure de vol. — La ristourne sur le prix de l'heure de vol a été accordée par arrêté du 12 octobre 1953.

Le taux payé en 1951 par cheval et par heure de vol a été ramené à 5 F (au lieu de 7 F prévu par l'arrêté) par suite de l'insuffisance des crédits budgétaires.

Ces crédits, qui étaient de 99.996.000 en 1951 figurent au projet de budget de 1955 pour 169.596.000.

Chapitre 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole.

Amendement Berlaud, moins 1.000 F, tendant à marquer la volonté du Conseil de voir améliorer les installations d'infrastructure de nos aéroports et à protester contre le manque de coordination des efforts qui met en jeu la responsabilité de l'aviation civile et commerciale. Souligne le caractère hétéroclite de l'équipement métropolitain. En 1953, les premiers éléments du réseau Decca ont été mis en place; il n'y a pas actuellement en service d'appareils civils dont l'équipement permette l'utilisation de cette chaîne.

Suite donnée: la médiocrité des crédits accordés jusqu'ici à l'aviation civile n'a pas permis d'une part d'améliorer l'infrastructure, d'autre part de remplacer dès maintenant par des moyens modernes la totalité des installations périmées de télécommunication.

Toutefois, et dans la limite des possibilités budgétaires, il a été procédé au remplacement progressif des anciens gonios M. F. par des gonios V. H. F. à oscilloscopes. En outre, six V. I. R. (V. H. F. omnirange) sont en cours d'installation et d'essai. Il s'agit là d'un moyen de radionavigation qui est un standard de l'O. A. C. I.

De plus le balisage radioélectrique des voies aériennes a été complété et amélioré par l'implantation de radioalignements, radophares et radiobalisés.

En ce qui concerne la chaîne Decca, elle complète l'équipement Decca de l'Europe occidentale (Angleterre, Allemagne, Danemark) et est destinée aux lignes postales et aux lignes intérieures européennes en général.

La postale de nuit et la B. E. A. expérimentent actuellement l'usage en exploitation de ce système.

Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole.

Amendement Berlaud, moins 1.000 F tendant à alerter les services responsables sur l'aménagement de l'infrastructure outre-mer. Attire l'attention sur les centres de Fort-Lamy et Niamey qui n'ont pas été équipés, ce qui n'est pas fait pour contribuer à l'essor de nos territoires outre-mer.

Suite donnée: 1° télécommunications.

L'aviation civile n'a pas eu de crédits au titre du budget d'équipement (opérations nouvelles) en 1952 et 1953 pour la navigation aérienne; en 1954 les crédits accordés ont été environ du tiers de ce qui aurait été nécessaire.

Néanmoins dans les centres de Niamey et de Fort-Lamy les installations suivantes ont été soit amorcées soit réalisées entièrement :

Installation du centre d'émission et réception ;
 Mise en place de l'émission et de la réception radiotéléphonique en route pour les besoins des liaisons air-sol (émetteur de 3 kW) ;
 Installation des aides radio (radiophares, radiogoniomètres H. F. et V. H. F.).

2^e Circulation aérienne :

Niamey. — Le balisage de nuit définitif a été mis en service en 1954. La construction de quatre logements pour le personnel d'exploitation de l'aérodrome et le centre d'information en vol a été lancée en 1954. Il a été enfin procédé en 1954 au renouvellement et à l'augmentation des moyens automobiles d'exploitation (une 2 CV Citroën, 1 pick-up Renault, une ambulance, livrés en 1954, un car transport et un véhicule incendie en commande).

Fort-Lamy. — Construction de dix logements en cours. Envoi d'une 2 CV, d'un pick-up, d'une ambulance et d'un véhicule incendie.

Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole.

Question. — Amendement Bertaud, moins 1.000 F tendant à alerter les services responsables sur l'aménagement de l'infrastructure outre-mer. Attire l'attention sur les centres de Fort-Lamy et Niamey qui n'ont pas été équipés, ce qui n'est pas fait pour contribuer à l'essor de nos territoires d'outre-mer.

Réponse. — 3^e Bases aériennes :

I. — L'amendement Bertaud en date du 11 décembre 1953 tendait à alerter les services responsables sur l'aménagement de l'infrastructure outre-mer et spécialement sur les aérodromes de Fort-Lamy et Niamey.

II. — La direction des bases aériennes rappelle qu'un programme quadriennal d'équipement des aérodromes de France et d'Union française (aérodromes d'intérêt général) a été élaborée en 1954 et étudié par les services du commissariat général au plan puis par l'Assemblée de l'Union française et le Conseil économique.

Pour les seuls aéroports d'outre-mer et les équipements généraux extérieurs aux aéroports (et à l'exclusion des logements familiaux et du matériel), le montant des crédits nécessaires pour leur équipement était estimé à 41,3 milliards de francs métropolitains dont 34 milliards environ ont été retenus par la commission du plan au titre d'une première urgence.

Mais pour l'ensemble des deux années 1954 et 1955 la situation budgétaire n'a pas permis de prévoir au titre des bases aériennes d'outre-mer un montant d'autorisations de programme nouvelles supérieur à 5 milliards environ, ce qui fait apparaître l'insuffisance des budgets accordés chaque année.

En ce qui concerne 1955, les opérations importantes intéressant l'outre-mer se limiteront aux aérodromes d'Alger, Casablanca et Fort-Lamy, auxquels il faut ajouter des achats de terrain à Douala, achats destinés à permettre d'entreprendre en 1956 la construction d'une nouvelle piste.

Pour les autres aérodromes, il faudra se borner à faire face à quelques opérations d'importance très limitée dont la réalisation apparaîtra la plus urgente.

III. — Travaux exécutés ou prévus à Fort-Lamy.

L'aérodrome de Fort-Lamy disposait fin 1953 :

D'une piste de 1.600 mètres x 40 mètres ;

D'une aire de stationnement de 1.300 mètres reliée à la piste par une bretelle ;

D'une aérogare sommaire (en voie d'achèvement à l'époque).

Ont été réalisés ou sont en cours en 1954 :

Allongement de la piste de 1.600 mètres à 2.300 mètres (achèvement fin 1954 début 1955) ;

Travaux de voirie routière et d'électrification ;

Logements (13).

Doivent être exécutés en 1955 :

Extension de l'aire de stationnement de 13.000 mètres carrés à 34.000 mètres carrés et réalisation d'une voie de circulation et d'une deuxième bretelle ;

Construction du bloc technique définitif et de la tour de contrôle ;
 Amélioration de l'aérogare actuelle et amorce de l'aérogare définitive ;

Balisage de nuit définitif ;

Complément de travaux des divers réseaux.

Il y a lieu de noter l'effort important en cours ou prévu pour 1955 sur l'aérodrome de Fort-Lamy (plus du quart des autorisations de programme figurant aux opérations nouvelles de 1955).

Il aurait toutefois été souhaitable de réaliser en 1955 le revêtement définitif (béton bitumineux).

L'insuffisance des crédits figurant au projet de budget obligera à se limiter à l'exécution d'un enduit superficiel de protection sur les parties les plus anciennes des ouvrages.

On peut toutefois considérer qu'en 1955 Fort-Lamy prendra réellement place dans la liste des aérodromes constituant des escales importantes au Sud du Sahara.

IV. — Travaux exécutés ou prévus à Niamey.

L'aérodrome de Niamey disposait fin 1953 d'une piste de 1.800 mètres x 50 mètres et d'une petite aire de stationnement de 20.000 mètres carrés.

En 1954, il a été doté d'une aérogare et d'un bâtiment garage ainsi que du balisage de nuit définitif.

Le programme de travaux envisagé à brève échéance comprend :

L'allongement de la piste à 2.400 mètres avec construction de deux overruns de 300 mètres et le drainage de la piste ;

La construction du bloc technique.

Bien que l'étude de ces travaux soit très avancée, la situation actuelle des crédits ne permettra pas d'entreprendre lesdits travaux avant le début de 1955.

Chapitre 45-61. — Subvention d'exploitation et garantie d'intérêts.

Question. — M. Walker, rapporteur de la commission des finances du Conseil de la République, demande, en ce qui concerne l'aéroport de Paris une note explicative portant sur les points suivants :

1^o L'accroissement des charges financières ;

2^o L'accroissement de la subvention ;

3^o L'aéroport de Paris a-t-il dû contracter de nouveaux emprunts ?

Réponse. — I. — Le montant des inscriptions figurant au budget de l'Etat au titre des subventions à l'aéroport de Paris est fonction du développement des installations de l'aéroport de Paris dans le cadre du programme d'équipement de cet établissement approuvé par la commission des investissements du commissariat général au plan.

Ce programme, mis au point, compte tenu de l'évolution escomptée du trafic jusqu'en 1960, prévoit une dépense totale de 21.536 millions dont 18.923 millions pour l'aéroport d'Orly sur lequel doit porter le principal effort d'équipement. Sur cette somme, les dépenses faites au 31 décembre 1953 s'élevaient à 7.998 millions et les dépenses prévues au titre de l'exercice 1954 étaient de 4.100 millions dont 3.277 millions pour Orly.

Pour les exercices ultérieurs, les prévisions sont les suivantes :

1955 : 4.500 millions dont 3.885 pour Orly ;

1956 : 4.958,5 millions dont 4.140 pour Orly ;

1957 : 2.720 millions dont 2.490 pour Orly ;

Exercices ultérieurs : 309,5 millions dont 303 pour Orly.

En 1954, les principales opérations effectuées sont les suivantes :

Construction du bloc technique mis en service au début 1954 ;

Construction de la première tranche de l'aérogare définitive mise effectivement en service en août dernier sous la dénomination de « aérogare-Sud » ;

Construction des hangars de 216 et 162 mètres dans la zone Nord, en voie d'achèvement ;

Acquisition des immeubles constituant la première tranche des extensions Ouest de l'aéroport d'Orly (décret déclaratif d'utilité publique du 6 mai 1954) ;

Au cours des exercices ultérieurs :

Sera poursuivie l'expropriation de tous les terrains compris entre la route nationale 7 dans son tracé actuel et l'aqueduc de la Vanne ;

Seront entrepris :

a) Le prolongement à 3.000 mètres de la piste n° 3, avec les voies de circulation correspondantes ;

b) La déviation de la route nationale n° 7 et la seconde tranche de l'aérogare définitive avec ses aires de stationnement et ses dégagements.

II. — Pour le financement de ces travaux l'aéroport de Paris, établissement public, industriel et commercial, soumis au contrôle de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques, ne dispose d'aucun crédit inscrit au budget de l'Etat. Il doit donc contracter des emprunts dans la limite d'un montant maximum fixé chaque année par la loi des finances.

C'est ainsi que pour l'exercice 1954 l'article 56 de la loi n° 53-1336 du 31 décembre 1953 a autorisé l'aéroport de Paris à contracter des emprunts dans la limite d'un montant de 4.100 millions et que l'autorisation demandée pour 1955 s'élève à 4.500 millions (ce qui correspond au chiffre arrêté par la commission des investissements).

Actuellement, le montant des emprunts réalisés par l'aéroport s'élève à 10.100 millions. Les charges financières qui en résultent pour cet établissement, y compris les impôts, ressortent à 781 millions.

Si l'on y ajoute les charges correspondant aux emprunts restant à souscrire au titre de l'exercice 1954, soit 2.600 millions, le montant total des charges à prévoir pour 1955 s'élève à 1.009 millions.

Ce chiffre suppose que l'aéroport de Paris pourra éviter toute charge nouvelle correspondant aux emprunts à réaliser au titre de l'exercice 1955.

III. — Figurant sur la liste des établissements soumis au plan comptable général, l'aéroport de Paris doit présenter chaque année un état prévisionnel de recettes et de dépenses correspondant à toutes les recettes et à toutes les dépenses de cet établissement quelle que soit leur nature (exploitation proprement dite, premier établissement, charges financières, cessions remboursables, etc.).

Les dépenses d'exploitation du prochain exercice sont évaluées à 1.186 millions.

En contrepartie, les recettes d'exploitation s'élèvent à 1 milliard 145 millions.

Le déficit d'exploitation ressort alors à 41 millions soit au moins de 4 p. 100 au total, mais il y a lieu de noter qu'une partie importante des recettes d'exploitation comprend des ressources provenant d'installations réalisées sur fonds d'emprunt si bien que la séparation entre « déficit d'exploitation » et « charges financières » est assez arbitraire.

IV. — Abstraction faite d'un léger déficit d'exploitation (41 millions), il apparaît donc que la subvention prévue au budget de l'Etat au profit de l'aéroport de Paris correspond aux charges financières (1.079 millions) supportées par cet établissement au titre des emprunts antérieurs contractés ou en cours de réalisation pour permettre l'exécution de son programme d'équipement.

VII. — AEROPORT DE PARIS

Pour répondre à un certain nombre de questions soulevées par nos collègues en ce qui concerne l'Aéroport de Paris, il ne me semble pas inutile de publier dans ce rapport les notes suivantes :

- A. — Note sur les taxes et redevances d'aéroport.
- B. — Note sur les redevances téléphoniques.
- C. — Note sur le plan comptable de l'Aéroport de Paris.

A. — Note sur les taxes et redevances d'aéroport.

Sans vouloir me prononcer sur le principe de la parafiscalité, mais simplement pour permettre à chacun d'apprécier exactement la charge que peuvent représenter les taxes et redevances d'aéroport, je signale que :

I. — Le montant des sommes payées par un avion « DC 4 » et « DC 6 » qui atterrit sur un aéroport et repart dans les vingt-quatre heures est le suivant :

« DC 4 » :

Taxe d'atterrissage-cabotage, 9.750 F; taxe de stationnement, 2.212 F. — Soit, 11.962 F.

Si l'avion a été abrité dans un hangar commun il faut ajouter 8.850 F.

Total, 20.812 F.

De nuit, majoration de 3.000 F.

Total général, 23.812 F.

« DC 6 » :

Taxe d'atterrissage (internationale), 21.900 F; taxe de stationnement, 2.775 F; taxe d'abri commun, 11.100 F; majoration de nuit, 3.600 F. — Total, 38.775 F.

II. — Qu'à compter du 1^{er} décembre 1954, une taxe sur les passagers est perçue sur l'aéroport de Paris, en application du décret du 24 septembre 1953 :

400 F moyen courrier, 1.200 F long courrier.

L'aéroport de Paris a prévu dans son projet de budget pour 1955 : 400 millions de recettes correspondant au produit de ces taxes.

B. — Note sur les redevances téléphoniques perçues par l'aéroport de Paris.

L'aéroport de Paris exploite sur ses aéroports d'Orly et du Bourget des réseaux téléphoniques intérieurs raccordés au réseau général des postes, télégraphes et téléphones dans les conditions fixées par un accord intervenu le 16 juin 1950 avec la direction régionale des télécommunications de Paris. Ces réseaux comptent 750 abonnés à Orly et 450 au Bourget.

Les redevances générales (raccordement, cession, location, entretien...) sont perçues selon le tarif des postes, télégraphes et téléphones.

Les redevances d'abonnement et les communications sont facturées dans les conditions suivantes :

a) Poste ne pouvant communiquer qu'à l'intérieur du réseau d'un aéroport, 30.000 F par an. Cette redevance donne droit à un nombre illimité de communications gratuites échangées sur le réseau intérieur de l'aéroport;

b) Poste à prise du réseau général des postes, télégraphes et téléphones, 46.000 F par an. Cette redevance donne droit à un nombre illimité de communications gratuites échangées sur le réseau intérieur de l'aéroport et au service (de jour et de nuit) du central téléphonique de l'aéroport pour l'acheminement, dans un sens ou dans l'autre, des communications urbaines, interurbaines, régionales ou internationales échangées sur le réseau général des postes, télégraphes et téléphones;

c) Les redevances perçues pour les communications demandées vers le réseau général des postes, télégraphes et téléphones (circonscription téléphonique de Paris exclue) sont celles du tarif des postes, télégraphes et téléphones majorées de un tiers avec maximum de majoration de 300 F;

d) Les communications demandées vers la circonscription téléphonique de Paris sont facturées 60 F quelle qu'en soit la durée.

Il est rappelé que les aéroports d'Orly et du Bourget ne font pas partie de la circonscription téléphonique de Paris, que les lignes qui les desservent soient raccordées à un central parisien (Gobelins, Port-Royal, Botzaris) ou à un central suburbain (Bellevue, Aviation), et que les postes, télégraphes et téléphones facturent les communications demandées au départ de ces lignes à raison de deux unités (soit 30 F) par trois minutes de conversation. Le tarif for-

faitaire de conversation appliqué par l'aéroport de Paris à Orly et au Bourget (et par les postes, télégraphes et téléphones au départ des cabines publiques installées sur ces aéroports) tient compte de la durée moyenne statistique des communications échangées.

Il est également rappelé que, en sens inverse, les communications demandées par un abonné quelconque de la circonscription téléphonique de Paris vers les aéroports d'Orly et du Bourget bénéficient, de la part des postes, télégraphes et téléphones, du régime forfaitaire à 45 F quelle que soit la durée. C'est pour faire cesser cette anomalie qu'il a été demandé à la direction générale des télécommunications des postes, télégraphes et téléphones d'intégrer les aéroports d'Orly et du Bourget dans la circonscription téléphonique de Paris, par application du décret du 30 octobre 1953. L'administration des postes, télégraphes et téléphones n'a pas estimé possible de donner suite dès à présent à cette demande.

C. — Note sur le plan comptable de l'aéroport de Paris.

1. — L'aéroport de Paris, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est tenu d'avoir un plan comptable particulier, établi en suivant les prescriptions du plan comptable général approuvé par arrêté du ministre de l'économie nationale en date du 18 septembre 1947.

Le conseil d'administration a adopté, dans sa séance du 18 octobre 1951, un projet qui a été transmis, pour approbation, à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et à M. le ministre des finances et des affaires économiques qui en a été saisi le 15 avril 1952. M. le ministre des finances a fait connaître ses observations par lettre du 16 mars 1951.

2. — En premier lieu, il convient de modifier certains comptes et sous-comptes. Les mises au point sont peu importantes. Il s'agit d'abord d'appliquer les décisions générales prises par le conseil supérieur de la comptabilité, postérieurement à la rédaction du projet. L'expérience de plusieurs années a, d'autre part, montré l'intérêt de certains aménagements.

Cette partie du travail vient d'être terminée.

3. — Le ministère des finances, des affaires économiques et du plan demande en outre, que l'on examine la question des amortissements. Il faut, distinguer à cet égard, la dotation de l'Etat et les immobilisations réalisées au moyen des emprunts que l'aéroport de Paris est autorisé à contracter.

a) Dans le projet initial, on a distingué, dans les immobilisations remises en dotation par l'Etat à l'aéroport de Paris, les ouvrages d'infrastructure (pistes, voies de circulation, etc.), les bâtiments provisoires (qu'il a été nécessaire de développer après la Libération, pour faire face aux besoins immédiats) et les bâtiments définitifs, tels que hangars, ateliers, aérogare définitive du Bourget, etc.

Il a été proposé de ne pas amortir industriellement les ouvrages d'infrastructure et les bâtiments provisoires. La nature particulière de chacune de ces immobilisations justifie cette solution.

Par contre, il a été proposé d'amortir industriellement les bâtiments définitifs tels que hangars, ateliers, aérogare définitive du Bourget. C'est nécessaire si l'on veut avoir une gestion véritablement commerciale.

b) En ce qui concerne les immobilisations réalisées au moyen des emprunts que l'aéroport de Paris est autorisé à contracter, il a été proposé d'admettre qu'ils seraient amortis industriellement chaque année pour une somme égale à l'amortissement financier des emprunts réalisés.

Cette solution suppose évidemment que la durée des emprunts corresponde bien à la durée normale des ouvrages. Cette condition est remplie. La durée moyenne des emprunts réalisés à l'heure actuelle par l'aéroport de Paris, soit 11,6 milliards, est de vingt-six ans. C'est bien, en gros, la durée moyenne des ouvrages réalisés jusqu'ici.

Cette solution est toutefois exceptionnelle et c'est sur sa mise au point que portent actuellement les études. Une proposition définitive sera faite par l'aéroport de Paris tout au début de 1955.

4. — Les comptes de 1949, 1950, 1951 et 1952 ont été, à partir de la comptabilité administrative, rétablis dans la forme de la comptabilité commerciale, suivant le plan comptable particulier arrêté par le conseil.

Le plan comptable a été mis normalement en application à partir de l'exercice 1953.

Le plan comptable, mis au point, sera mis en application à dater du 1^{er} janvier 1955, sauf en ce qui concerne les règles d'amortissement.

Les anciennes règles, qui conduisent d'ailleurs à un amortissement convenable, seront maintenues jusqu'à l'approbation définitive, normalement jusqu'au 31 décembre 1955.

VIII. — ETUDE SUR LA RENTABILITE COMPAREE DES AVIONS DC 4, DC 6 B, BREQUET 763

Au cours de la discussion du budget de l'aviation civile à l'Assemblée nationale, le problème de la rentabilité des divers types d'avions a été invoqué.

Certaines critiques semblent avoir été faites sur la rentabilité des appareils de construction française. Aussi sans vouloir prétendre, comme le ferait un parlementaire anglais « que non pays à toujours raison », je voudrais objectivement vous donner quelques éléments qui vous permettent de vous faire une opinion objective.

Voyons ce que donne la comparaison de l'exploitation d'un « Bréguet » sur deux étapes types : Paris-Alger-Paris-Casablanca avec des appareils de construction étrangère.

Prenons pour base de comparaison :

Pour le « DC 4 » : l'aménagement touristique à 68 places ;

Pour le « DC 6 B » : l'aménagement touristique à 87 places ;

Pour le « Bréguet » : un aménagement mixte à 112 places.

Ces 112 places comportent 61 places touristes au pont supérieur, 48 places 2^e classe au pont inférieur.

Les 61 places du pont supérieur sont obtenues en ajoutant aux 50 sièges actuellement montés sur les avions livrés à Air France une rangée de sièges dont la fixation a été d'ailleurs prévue comme dans l'aménagement du « DC 4 » à 68 places.

Le choix de cet aménagement appelle les observations suivantes :

Le « Bréguet » est équipé au pont inférieur de banquettes repliables, permettant une transformation rapide de la cabine inférieure en suite à fret ;

Une insonorisation moins soignée qu'au pont supérieur, un écartement plus étroit entre les sièges ne permettent pas de demander le même prix aux passagers du pont inférieur. C'est ce qui a conduit Air France à vendre les billets du pont inférieur au tarif de 2^e classe.

Au contraire, le pont supérieur est équipé d'une cuisine luxueuse qui n'a pas son équivalent sur les « DC 4 » et « DC 6 B » aménagés en classe touristique.

Cet aménagement a été exécuté à la demande d'Air France pour répondre à certains besoins, mais pour soutenir la concurrence des avions étrangers adaptés au trafic de passagers, cet aménagement serait avantageusement remplacé par un autre aménagement étudié par la société Bréguet et comportant 112 places (72 au pont supérieur et 40 au pont inférieur) conçues pour donner le même confort que sur le « DC 4 » à 68 places. Les places du pont inférieur comme du pont supérieur pourraient être vendues dans ce cas au tarif touristique.

Cet aménagement est donc beaucoup plus comparable à ceux des avions concurrents et doit servir de base à une comparaison générale entre les appareils.

L'évaluation des recettes a donc été refaite dans l'hypothèse de 112 places « classe touristique ».

Prix avion et durée d'amortissement.

L'étude qui porte sur les conditions réelles de son exploitation, est basée sur un prix d'achat de 380 millions, ce qui suppose qu'une partie du prix d'achat de 572 millions est à la charge de l'Etat.

Par contre, l'amortissement de cette somme est calculé sur quatre années.

Dans une étude générale, il convient de prendre pour le « Bréguet » le prix d'achat total de 572 millions et une durée d'amortissement égale à celle prise pour le « DC 6 B », soit sept ans. Le calcul des frais financiers (amortissement de l'avion et des rechanges, intérêts, assurances) a donc été repris sur ces bases.

Rotations.

La comparaison a été reprise en donnant uniformément la même durée de sept heures à chaque appareil.

Frais d'entretien.

Une première étude avait fait ressortir des frais d'entretien du « Bréguet 763 » s'élevant à 47.000 F par heure de vol.

Ce chiffre voisin de celui du « Constellation » est de 45 p. 100 supérieur à celui du « DC 4 ». Compte tenu de la complexité relative des appareils et de la puissance de leurs moteurs, cet ordre de grandeur pouvait être considéré comme normal au bout de la période habituelle de mise en route de l'exploitation.

Dans la dernière étude servant de base à la présente comparaison, le chiffre des frais d'entretien s'élève à 55.000 F par heure, soit 35 p. 100 de plus que le « DC 4 » et 18 p. 100 de plus que le « Constellation ».

Ce chiffre paraît anormalement élevé en valeur relative et si les statistiques prouvent son exactitude en valeur absolue, les conditions dans lesquelles s'effectue, à Alger, l'entretien des « Bréguet 763 » doivent être mises en cause ; les avions « Constellation » et « DC 4 » qui ont servi de comparaison étant entretenus à Orly, dans des conditions vraisemblablement bien meilleures.

Pour effectuer, non pas une étude en valeur absolue, mais une étude comparative des prix de revient du « Bréguet 763 » avec ses concurrents, il est nécessaire de se placer dans les mêmes conditions d'entretien, aussi on adoptera le chiffre de 47.000 F par heure de vol.

La Société Bréguet ayant d'ailleurs été à même, jusqu'ici, de participer partiellement à l'entretien des « 763 », non seulement pendant l'existence, mais au cours de la première année d'exploitation à la compagnie, est en partie éclairée sur l'étendue et la valeur de cet entretien. Son opinion au sujet de ces frais d'entretien ne peut donc être négligée.

Coefficient de remplissage.

Enfin, qu'un gros appareil est plus difficile à remplir qu'un petit, on a adopté des coefficients de remplissage pour les passagers, dégressifs avec le nombre de places :

70 p. 100 pour le « DC 4 » ;

65 p. 100 pour le « DC 6 B » ;

62 p. 100 pour le « Bréguet ».

On a conservé ces coefficients de remplissage moyens valables aujourd'hui sur le réseau Air France, mais je tiens à souligner que l'augmentation du nombre de places est une loi générale depuis le début du transport aérien, et que ce paradoxe handicap du trop grand nombre de places peut devenir, prochainement, un avantage incontestable en faveur du « Bréguet Deux-Ponts ».

Remarque.

Une comparaison entre des avions aussi différents que le « Bréguet 763 » et le « DC 6 B » est fatalement imparfaite, car elle fait précisément abstraction des différences qui sont les caractéristiques propres de chaque appareil pour ne s'attacher qu'aux points communs retenus comme éléments de comparaison.

Ainsi que l'a souligné M. l'ingénieur général du « Merle », dans la conférence qu'il prononça devant la Royal Aeronautical Society à l'occasion de la journée « Louis Blériot » en 1953 sur la « rentabilité des avions commerciaux », deux facteurs importants du prix de revient sont : la souplesse d'emploi ou polyvalence et l'attractivité.

Si le « DC 6 B » offre l'attrait d'une vitesse un peu supérieure, le « Bréguet », par contre peut offrir d'autres éléments d'attrait et possède de plus une convertibilité qu'il ne partage avec aucun autre appareil.

La disposition particulière de ses deux étages permettant de multiples combinaisons d'aménagement, et ses facilités de chargement de fret lourd sans égales, sont autant de facteurs de rentabilité qui n'apparaissent pas dans les calculs du tableau précédent.

Les récents transports de matériel pétrolier à In Salah sont un exemple des possibilités que donne un avion mixte et que le « Bréguet » est seul à offrir.

Et je me permets de conclure qu'au minimum on peut affirmer que notre appareil « Bréguet », de conception et de construction françaises, supporte très normalement la concurrence avec les appareils étrangers.

IX. — DECISIONS DE LA COMMISSION DES FINANCES DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

Chapitre 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales.

1^{er} Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour protester contre la suppression du secrétariat d'Etat à l'aviation civile.

L'importance des fonctions assurées par l'aviation civile et les divers politiques qui peuvent être adoptées en la matière réclament un arbitrage politique, que seul un secrétaire d'Etat pouvant y consacrer tous ses efforts, est capable d'assurer efficacement. Toutes réserves étant faites sur la nécessité qui ne nous semble pas inéluctable, du maintien d'un secrétaire général s'il existe un secrétaire d'Etat.

2^e Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour protester :

Contre le fait que l'avancement des personnels se fait avec des retards allant jusqu'à quatre ans ;

Contre le fait que l'application de la loi du 3 avril 1950, sur la titularisation des auxiliaires, n'est pas encore entièrement exécutée ;

Il nous revient que le travail des mutations serait très en retard et de ce fait les avancements subiraient des retards considérables.

Chapitre 31-11. — Services extérieurs. — Personnels communs. Rémunérations principales.

Abattement indicatif de 1.000 F.

Nous avons présenté l'amendement au chapitre 31-11, mais nous aurions pu en faire un sur tous les chapitres où il est question du personnel en service en Indochine.

Les propositions budgétaires suppriment les crédits, mais aussi les emplois des personnels qui se trouvaient en Indochine au moment du transfert du personnel.

Or ces personnels restent dans le cadre de l'administration et peuvent un jour rentrer en France. Dans ce cas l'administration n'a plus de poste pour eux.

La commission demande au ministre comment il espère résoudre le problème qui se poserait dans cette éventualité.

Chap. 31-12. — Services extérieurs. — Personnels communs. Indemnités et allocations diverses.

Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour manifester notre étonnement de voir que l'indemnité pour sujétions spéciales, destinée à rémunérer les agents travaillant dans des conditions particulièrement pénibles, n'est pas étendue au personnel administratif.

Seuls en bénéficient les spécialistes de la navigation aérienne et de la météorologie, mais les personnels administratifs n'en profitent pas, alors qu'ils travaillent dans des conditions climatologiques semblables. En tout état de cause, il ne s'agit que de 18 agents selon l'effectif budgétaire.

Chap. 31-21. — Navigation aérienne. — Rémunérations principales.

1^o Abattement indicatif de 1.000.000 F.

Afin de demander au ministre s'il entend régulariser la situation des ingénieurs de la navigation aérienne, dont les opérations d'intégrations ne sont pas terminées. Il semble au rapporteur que le budget des charges communes permettrait de régulariser cette situation anormale. Cette mesure n'aurait d'ailleurs pas d'incidences financières nouvelles, les crédits étant inscrits dans le présent chapitre.

2^o Abattement indicatif de 1 million de francs.

Pour appeler l'attention du ministre sur la délicate question de l'avancement des ingénieurs d'exploitation de la navigation aérienne. La commission espère bien que les crédits et suppressions d'emplois proposés au budget actuel correspondent aux besoins réels de ce ministère.

Mais votre commission signale que du fait du recrutement passé des ingénieurs d'exploitation, leur avancement ne peut se faire dans les proportions normalement observées dans la fonction publique.

Le but de l'amendement est donc de demander au ministre comment il espère résoudre ce problème.

3^o Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour demander que les personnels des corps de la navigation aérienne, dont les modalités de recrutement sont comparables à celui des corps des ponts et chaussées, bénéficient des mêmes indices de traitement que les personnels de ce corps. L'échelle indiciaire des ingénieurs de la navigation aérienne est en effet de 300-750 contre 315-780 pour les ingénieurs des ponts et chaussées et celle des ingénieurs d'exploitation de la navigation aérienne 225-450 contre 250-475 pour les ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

4^o Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour obtenir des explications sur l'utilisation du crédit de 1 million 284.000 F voté en 1951 en vue de permettre l'attribution de l'indice de traitement 630 à quatre ingénieurs de la navigation aérienne exerçant les fonctions de directeur de l'aéronautique civile dans les territoires d'outre-mer.

Chap. 31-31. — Groupement aérien. — Rémunérations principales.

Abattement indicatif de 1.000 F.

Afin de demander des explications au ministre au sujet de la suppression d'un crédit de 2.200.000 F afférent à la prime de fin d'année, distribuée au personnel navigant et non navigant.

Ces crédits figurent au budget de 1951, et nous demandons au ministre s'ils seraient utilisés pour l'année en cours ?

Pourquoi supprimer cette prime qui, selon nous, découle automatiquement de l'application du décret du 5 mai 1947 qui prévoit que les personnels navigant et au sol sont engagés et rémunérés dans des conditions fixées pour les catégories similaires de la compagnie d'Air France ?

Chapitre 31-61. — Bases aériennes. — Rémunérations principales.

Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour protester contre la mesure qui consiste à créer des emplois par transfert du budget des travaux publics au budget de l'aviation civile des crédits afférents à cinquante emplois destinés à faire face à des besoins militaires.

Si ces emplois doivent faire face à des besoins militaires, pourquoi utiliser les crédits du budget des travaux publics et non ceux de la défense nationale ?

Chapitre 31-71. — Aviation légère et sportive. — Indemnités et allocations diverses.

Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour protester contre l'insuffisance des crédits.

En effet, en application de la loi du 4 avril 1951 et d'un arrêté interministériel d'application en date du 22 septembre 1954 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aviation civile, il faudrait un crédit supplémentaire de 30 millions. Pourquoi ce crédit n'a-t-il pas été prévu ?

Chapitre 43-91. — Subventions diverses.

Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour avoir l'opinion du Gouvernement sur l'application d'une détaxe sur l'essence pour les avions assurant :

Les lignes intérieures ;
Les bancs d'essais ;
Les aéroclubs, centres nationaux, aviation privée pour les vols sur le territoire métropolitain.

A ce sujet, il est peut-être intéressant d'exposer les informations suivantes :

Les hydrocarbures destinés à l'avitaillement des avions français, militaires ou civils, qui effectuent une navigation au-dessus de la mer ou au delà des frontières sont déjà détaxés.

La question de la détaxation n'intéresse donc que les cas suivants :

Lignes intérieures ;
Bancs d'essais ;
Aéroclubs, centres nationaux, aviation privée, aviation de l'armée dans la mesure où il s'agit d'utilisation métropolitaine.

De ces différents points, la détaxation de l'essence utilisée sur les lignes intérieures est le plus urgent et le plus important,

L'incidence de la taxe sur le prix de revient du transport aérien est telle qu'elle a totalement paralysé le développement des lignes aériennes intérieures.

Une démonstration très sommaire fait ressortir que du fait de la part des dépenses de combustible dans les frais d'exploitation, qui est en moyenne de 18 à 20 p. 100, et du montant de la taxe qui est d'environ 45 F par litre pour un prix hors taxe de l'ordre de 27 F, la taxe imposée au prix de revient une surcharge d'environ 30 p. 100.

Or, la création d'un réseau aérien intérieur apparaît indispensable car la lenteur relative des liaisons entre les principaux centres de province et Paris et la fréquence insuffisante de ces liaisons ont contribué d'une façon importante à la tendance de toutes les activités industrielles, administratives et culturelles à se regrouper dans la région parisienne.

Il est d'ailleurs vraisemblable que le développement d'un réseau aérien intérieur, loin d'asphyxier les moyens de transport de surface, leur apporterait un régime d'activité par le jeu de la décentralisation économique dans le pays.

A l'exception des nations d'une surface beaucoup plus restreinte, la France est le seul pays au monde qui ne soit pas desservi par un réseau intérieur.

A cet égard il est symptomatique de comparer le régime de taxation en France et à l'étranger de l'essence aviation.

France: prix net, 27,70 F; taxes, 44,96 F; prix global, 72,60 F.

Grande-Bretagne: prix net, 25,33 F; taxes 27 F; prix global, 52,33 F.

Hollande: prix net, 27,01 F; taxes, 47,80 F (1); prix global, 44,84 F.

Danemark: prix net, 26,60 F; taxes, 20,74 F (1); prix global, 47,34 F.

Norvège: prix net, 26,53 F; taxes, 22,47 F (1); prix global, 49 F.

Observons enfin que la détaxation de l'essence utilisée sur les lignes intérieures ne comporterait pour le Trésor que des pertes très minimes qui seraient sans aucun doute beaucoup plus que compensées par l'accroissement des recettes fiscales d'autre nature dû au développement des transports aériens.

La perte immédiate pour le Trésor calculée sur 1953 s'élèverait (si, encore une fois, on ne tient compte que de l'essence et du carburateur utilisés sur les lignes intérieures à l'exclusion de tous autres usages) aux montants suivants :

Air France, 39 millions; autres compagnies françaises, 37 millions.
— Total 76 millions.

Chapitre 45-61. — Subventions d'exploitation et garantie d'intérêts.

1^o Abattement indicatif de 1 million de francs.

La commission des finances a été émue par les critiques présentées par la commission de vérification des comptes des entreprises publiques sur la comptabilité de l'aéroport de Paris :

Cette dernière commission avait en effet fait les réflexions suivantes :

« Parmi les réformes et améliorations nécessaires dans le domaine de la gestion financière, il est, en premier lieu, apparu que le conseil d'administration de l'aéroport doit être mis à même d'exercer les attributions qui lui sont dévolues en matière budgétaire. S'il lui appartient en effet de voter le budget et les actes qui le modifient ou le complètent, il doit également contrôler son exécution, et se faire rendre compte des recouvrements, ainsi que des engagements et paiements réalisés en exécution des crédits votés. Actuellement, la nomenclature du budget ne coïncidant pas avec celle des comptes, aucune comparaison n'a pu être effectuée. Aussi les formalités accomplies pour établir et approuver le budget demeurent-elles sans portée réelle. Cette carence est d'autant plus grave qu'elle n'affecte pas seulement les prévisions d'exploitation, mais aussi le budget des investissements dont les crédits sont limitatifs. Une telle situation ne saurait se perpétuer. Sans doute l'assurance a-t-elle été donnée que de tels errements prendraient fin dès l'année 1951. Mais il est regrettable que le redressement ait été si tardif.

« Le projet de plan comptable présenté par l'aéroport aux autorités de tutelle a soulevé notamment de la part du ministre des finances, des objections relatives au calcul des amortissements et à l'imputation de la subvention de l'Etat. La commission souhaite que des solutions interviennent rapidement, afin que le conseil supérieur de la comptabilité soit saisi sans nouveau retard. »

D'autre part, le rapporteur a, dans le chapitre VII de son rapport, fourni un certain nombre d'explications quant au régime actuel de cette comptabilité.

L'amendement de la commission des finances a donc pour but de demander au ministre s'il estime que la tenue actuelle de la comptabilité, lui permet de contrôler effectivement l'utilisation des crédits mis à la disposition de l'aéroport.

2^o Abattement indicatif de 1.000 F.

Afin de demander au ministre si les taxes perçues sur les passagers et le fret aériens ont une base juridique valable et lui faire préciser sa politique en ce domaine.

Il paraît utile de rappeler les conditions dans lesquelles les dépenses générales ont été progressivement mises à la charge des usagers.

L'abus des taxes de toute nature a amené le Parlement à poser le principe qu'aucune redevance fiscale ne pourrait être créée sans son intervention expresse. Ce principe se trouve posé par la loi du

(1) Remboursable en cas d'exportation.

25 juillet 1953 qui décide qu'une taxe parafiscale ne peut être instituée qu'en vertu d'une loi.

D'autre part, en ce qui concerne les taxes parafiscales existantes, la loi de finances n° 53-1398 du 31 décembre 1953 a prévu le contrôle du Parlement en exigeant que le tableau des taxes dont le Gouvernement se propose de poursuivre le recouvrement, devrait être annexé au projet de budget. Or, il se trouve qu'aucune des taxes parafiscales, que le Gouvernement entend exiger des transporteurs aériens pour assurer le fonctionnement des services de l'infrastructure ou les services de contrôle, ne figure dans l'état G qui a été annexé au projet de budget de 1954. Il en résulte, aux termes mêmes de l'article 24 de la loi de finances du 31 décembre 1953, qu'aucune de ces redevances, parmi lesquelles nous pouvons citer la taxe sur les passagers et sur les marchandises, les taxes de contrôle et les taxes d'utilisation des aides de la navigation, ne saurait être légalement perçue.

Cette situation n'a pourtant pas empêché le Gouvernement de publier un certain nombre d'arrêtés fixant le taux des redevances sur les passagers et sur le fret. Outre leur absence totale de base juridique, ces dispositions méconnaissent deux principes qui ont cependant été formellement posés par le Parlement. Le premier est celui suivant lequel le Gouvernement ne peut accroître les charges fiscales des transporteurs; il est posé par l'article 7 de la loi du 11 juillet 1953. Le second principe, posé par la même loi, exige que le produit des taxes soit en rapport avec le prix de revient du service rendu.

Lorsque des taux différents sont prévus sur les divers aéroports pour une même taxe, lorsque par exemple, pour la taxe sur les passagers, des taux différents sont prévus suivant le lieu de destination des passagers, il est évident que ces deux principes sont délibérément violés.

3° Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour demander au ministre des explications sur le fait que les redevances perçues par l'aéroport de Paris en matière de courant électrique, font ressortir un prix de courant plus élevé que celui payé couramment par les usagers de la région parisienne, et il en est de même en ce qui concerne les redevances téléphoniques.

En effet, une compagnie a passé un contrat directement avec l'Electricité de France, à Caudebec, au taux de 4,25 du kilowatt.

La même compagnie a passé avec l'aéroport de Paris un contrat de 100 kilowatts à des taux variant entre 9 et 10 F le kilowatt. L'aéroport de Paris vient de lui signifier que ces taux allaient être portés à plus de 16 F. Lorsque cette compagnie a fait son installation, elle avait demandé à l'aéroport de Paris une cellule haute tension qui lui a été refusée. Elle avait cependant demandé un devis à l'Electricité de France avec laquelle elle aurait pu passer un contrat à 6,5 ou 6,75 du kilowatt.

Toutes les compagnies ont calculé qu'elles feraient une économie de 25 p. 100 à 30 p. 100 sur leurs redevances téléphoniques si elles pouvaient passer directement un contrat avec les Postes, Télégraphes et Téléphones.

Pour quatre câbles téléphoniques qui relieraient le répartiteur général de son bâtiment principal à ses hangars et aux installations dont elle dispose, sur l'aéroport, l'aéroport de Paris fixe pour une compagnie les conditions suivantes:

Frais de premier établissement, une somme initiale de plus de 5 millions de francs.

Frais d'entretien annuels et droits d'usage annuels, une somme versée annuellement de plus de 2 millions de francs (suivant barème de l'aéroport).

Je demande au ministre comment fonctionne sur ce point particulier le contrôle de tutelle exercé par le ministère?

Chapitre 45-81. — Transports aériens. — Rémunérations des services d'intérêt général et subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes locales desservant les Etablissements français d'Océanie.

1° Rétablissement du crédit proposé par le Gouvernement sous réserve de l'adoption du paragraphe II (nouveau) de l'article premier pour les motifs exposés au début de ce rapport;

2° Abattement indicatif de 1.000 F.

Pour demander au ministre dans quelles conditions il entend appliquer le décret du 12 novembre 1954 concernant la coordination des transports aériens.

La coordination est un problème délicat et le Gouvernement a voulu très justement se donner la possibilité de prendre une décision finale, au cas où un désaccord persisterait entre les diverses entreprises intéressées.

Nous demandons des éclaircissements sur la procédure d'arbitrage de ces conflits éventuels.

Pour le moment, on prend un avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande, dans la composition duquel n'entrent pas les représentants des compagnies privées. Les compagnies privées n'étant pas représentées, elles sont néanmoins « entendues » mais ne font pas partie intégrante du Conseil qui donne l'avis.

Ne pourrait-on les faire représenter au sein du Conseil et, d'autre part, définir les critères généraux de la politique générale qu'on entend suivre en ce domaine?

X. — CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Au terme de ce rapport, je dirai que le budget qui nous est proposé pour 1955 ne marque pas de grandes innovations sur celui voté pour 1954.

Pour faire face aux cinq problèmes principaux et permanents:

1° Satisfaction d'un trafic qui marque un temps d'arrêt dans son expansion;

2° Revendication d'un personnel qui ne bénéficie pas de conditions correspondant réellement à ses responsabilités et à sa valeur technique;

3° Coordination des activités des compagnies aériennes entre elles et avec les autres types de trafic;

4° Développement de l'infrastructure, dont dépend et la sécurité et les possibilités du développement du trafic;

5° Encouragement à la production nationale.

Le budget qui nous est présenté ne nous propose rien de bien nouveau. Il marque une continuité, qui risque d'enliser l'aviation civile française dans une routine qui, en fin de compte, lui sera néfaste.

Sous réserve des observations qui précèdent, votre commission des finances vous invite à adopter le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1er. — I. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 15.253.486.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 12.511.141.000 F, au titre III: « Moyens des services »;

Et, à concurrence de 2.839.345.000 F, au titre IV: « Interventions publiques ».

II. — Les crédits inscrits au chapitre 45-81 « Transports aériens. — Rémunérations des services d'intérêt général et subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes locales desservant les Etablissements français d'Océanie » sont provisoirement bloqués. Ils ne pourront être débloqués, par décret, qu'après intervention des contrats prévus au décret n° 53-956 du 30 septembre 1953 et dépôt d'un projet de loi tendant à ouvrir des crédits destinés à faire face aux dépenses entraînées par la conclusion de ces contrats.

Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 11.531.500.000 F et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 14.332.500.000 F.

Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent:

Au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 12.556.500.000 F pour les crédits de paiement et de 12.804.500.000 F pour les autorisations de programme;

Au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 2.078 millions de francs pour les crédits de paiement et de 1.528 millions de francs pour les autorisations de programme.

Art. 2 bis. — Sur les autorisations de programme antérieurement accordées, une autorisation de programme d'un montant de 150 millions 500.000 F est définitivement annulée au titre du chapitre 53-20 « Equipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique ».

Art. 3. — A compter du 1er janvier 1955, les entreprises de transport aérien et les exploitants d'aérodromes supporteront la charge des dépenses de personnel et de matériel du conseil supérieur de l'aviation marchande. La répartition de ces charges entre les différentes entreprises intéressées sera effectuée dans des conditions fixées par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du ministre des finances, des affaires économiques et du plan.

Les contributions des entreprises seront rattachées au budget intéressé selon la procédure des fonds de concours.

Art. 4. — Les ouvriers du cadre tributaires de la loi n° 49-1097 du 2 août 1949, mis à la disposition de l'aéroport de Paris, et admis au bénéfice des dispositions du décret du 8 janvier 1936 avant le 1er janvier 1955, continueront, pendant toute la durée de leur activité auprès dudit établissement, à être affiliés, à titre personnel, au régime de retraites prévues par la loi n° 49-1097 du 2 août 1949.

Cette affiliation, qui sera exclusive de toute participation à un autre régime collectif de garantie des risques vieillesse et invalidité ou pension, entraînera l'obligation, pour ces ouvriers, de verser au fonds spécial prévu par l'article 3 de la loi n° 49-1097 du 2 août 1949, une contribution de 6 p. 100 calculée sur les émoluments dont ils auraient bénéficié s'ils étaient demeurés en fonction dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

L'aéroport sera redevable envers ledit fonds spécial d'une contribution double de celle de chaque intéressé.

Après accord de l'aéroport de Paris, et en fonction des possibilités de l'administration, les ouvriers du cadre, sur leur demande, auront

priorité pour être réaffectés dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

Les dispositions des paragraphes précédents cesseront d'être applicables aux ouvriers qui refuseraient leur réaffectation comme ouvrier du cadre dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

Les modalités d'application du présent article seront fixées par décret contresigné du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Ce décret devra intervenir dans un délai de six mois.

ANNEXE N° 735

(Session de 1954. — Séance du 16 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à exonérer les communes de Moselle et d'Alsace des conséquences dommageables de certains actes accomplis par les fonctionnaires allemands chargés par l'ennemi de l'administration de ces communes de 1940 à 1945 et à indemniser les personnes lésées, conformément à la législation sur les **dommages de guerre**, par M. Vauthier, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, l'Assemblée nationale a voté sans débat — sur deuxième inscription à l'ordre du jour — le 8 octobre dernier, une proposition de loi tendant à exonérer les communes de Moselle et d'Alsace des conséquences dommageables de certains actes accomplis par les fonctionnaires allemands chargés par l'ennemi de l'administration de ces communes de 1940 à 1945 et à indemniser les personnes lésées, conformément à la législation sur les dommages de guerre ».

A la suite de l'annexion de fait de l'Alsace et de la Moselle et de l'introduction par les Allemands de leur droit municipal — dont les principales dispositions coïncidaient d'ailleurs avec les textes, modifiés pendant l'occupation, de notre propre loi municipale — de nouvelles municipalités furent constituées dans les trois départements du Rhin et de la Moselle. Les maires furent choisis dans la plupart des cas parmi les Allemands ou les Alsaciens-Lorrains ayant quitté le pays en 1918.

Ainsi administrées, certaines communes ont été amenées à acquérir des biens appartenant à des Alsaciens ou à des Lorrains expulsés ou absents. Lorsque ces acquisitions portaient sur des immeubles elles avaient souvent pour but l'exécution de travaux d'intérêt public, par exemple à Metz, la construction d'une cité administrative, dont l'opportunité peut évidemment prêter à discussion.

Après la libération, les propriétaires évincés ont agi contre les communes pour faire constater, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 21 avril 1945, la nullité des actes de spoliation dont ils avaient été victimes et pour en obtenir réparation dans les conditions prévues par les articles 2 et 4 de ladite ordonnance.

Pour éviter leur condamnation les villes ont le plus souvent soutenu que, placées sous l'administration allemande et parfois modifiées dans leurs limites par l'annexion de communes suburbaines, elles avaient perdu leur personnalité, avaient été remplacées par d'autres personnes juridiques de droit public et n'étaient donc pas tenues des conséquences des actes de celle-ci.

En première instance et en appel la jurisprudence se divisa, certaines décisions acceptant la théorie juridique soutenue par les communes, au mépris de la règle toujours admise jusqu'à présent qu'une personne morale de droit public a une existence continue, indépendante de ses organes et que le changement, même reconnu en droit, d'appartenance nationale n'entraîne, à cet égard, aucune conséquence. Cette doctrine n'a jamais été mise en discussion en 1918 lorsque l'administration française s'est substituée dans les trois départements à l'administration allemande.

La cour de cassation saisie de la question, d'une part par la ville de Metz et d'autre part par la ville de Mulhouse, a rendu, en décembre 1952, deux arrêts qui ont fixé la jurisprudence et reconnu le droit des propriétaires spoliés à se prévaloir, vis-à-vis des communes d'Alsace et de Moselle, des dispositions de l'ordonnance du 21 avril 1945. C'est dans le même sens que la cour d'appel de Nancy siègeant en audience solennelle comme juridiction de renvoi a rendu son arrêt du 10 février 1954.

En présence des décisions dont les conséquences étaient évidemment lourdes pour elles, il est naturel que les communes aient cherché le moyen de se décharger des obligations ainsi mises à leur charge. Ce fut l'objet d'une proposition de loi (n° 8128, A. N. 2^e législ.) déposée en mars 1954 par M. Mondon, député-maire de Metz, et rapportée à la commission de l'intérieur (rapport n° 8399, A. N. 2^e législ.) par M. Wagner, député-maire de Mulhouse.

Le texte proposé avait un double objet: il tendait à faire déclarer inapplicable aux communes d'Alsace et de Moselle, pour les actes de spoliation accomplis de 1940 à 1945, l'ordonnance du 21 avril 1945 et à étendre aux conséquences dommageables de ces actes la législation sur les dommages de guerre; il tendait ensuite, en ce qui concerne l'application des décisions judiciaires déjà intervenues, à substituer l'Etat aux collectivités publiques à la charge desquelles avaient été mises les indemnités accordées aux victimes des actes de spoliation.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 8128, 8399, 8896, 9211 et in-8° 1604; Conseil de la République, n°s 588 et 707 (année 1954).

Ce système pouvait se soutenir avec de fort valables arguments bien qu'il aboutit à traiter différemment les spoliés selon qu'ils auraient obtenu jugement avant ou après la promulgation du nouveau texte.

Nous n'entendons contester en aucune manière le caractère légitime de cette initiative qui tenait un compte équitable de la situation toute particulière des trois départements de l'Est.

Le texte primitif de la proposition de loi n° 8128 a été modifié par la commission de l'intérieur de l'Assemblée nationale, qui a proposé pour l'alinéa 3 de l'article unique de la proposition de loi le libellé suivant:

« Dans les conditions ci-dessus fixées » (c'est-à-dire étant admis que les actes de spoliation seraient réparés sur la base de la loi sur les dommages de guerre) et « nonobstant toutes décisions judiciaires, l'Etat se substituera aux collectivités publiques à la charge desquelles aurait été mise, par décision de justice, la réparation de ces actes dommageables ».

Le but recherché est évident: les arrêts, précédemment rendus et devenus définitifs qui avaient accordé aux victimes des spoliations la réparation prévue par l'ordonnance du 21 avril 1945, cesseraient d'être appliqués et les victimes seraient indemnisées sur la base de la loi du 23 octobre 1946 sur les dommages de guerre. A une réparation intégrale du préjudice due à tous les spoliés sans exception, on avait substitué une réparation restreinte et incomplète.

C'est méconnaître une règle fondamentale du droit, reconnue dans tous les pays non totalitaires, et attribuer au Parlement le pouvoir de revenir sur la chose jugée en réformant par sa décision souveraine les arrêts de justice.

Cependant la commission de l'intérieur du Conseil de la République a adopté sans modification la proposition qui lui a été renvoyée.

Votre commission de la justice estime que cette décision apparaît, au regard des principes, d'une réelle gravité puisqu'elle aboutit à mettre en échec l'autorité de la chose jugée et à méconnaître ainsi une des garanties fondamentales accordées aux citoyens dans tous les pays libres contre l'arbitraire du pouvoir politique.

Si l'Etat croit devoir prendre en charge la responsabilité encourue par les communes, il serait plus conforme aux principes de laisser subsister cette responsabilité et d'accorder aux communes un recours contre l'Etat.

Votre commission de la justice pense, en conséquence, que le dernier alinéa de l'article unique de la proposition de loi pourrait recevoir la rédaction suivante:

« L'Etat sera substitué aux collectivités publiques, à la charge desquelles aurait été mise, par décision de justice, la réparation de ces actes dommageables ».

De cette manière aucune atteinte ne sera portée au principe de l'autorité de la chose jugée.

C'est pourquoi votre commission de la justice vous demande de vouloir bien réserver un accueil favorable à l'amendement qui vous sera distribué d'autre part.

ANNEXE N° 736

(Session de 1954. — Séance du 17 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux **institutions territoriales et régionales du Togo** sous tutelle française, par M. Marcilhacy, sénateur (1).

Nota. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 18 décembre 1954. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 17 décembre 1954, page 2236, 2^e colonne.)

ANNEXE N° 737

(Session de 1954. — Séance du 17 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des **crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955. (II. — Aviation civile et commerciale)**, présenté par M. René Dubois, sénateur (2).

Mesdames, messieurs, rarement la tâche du rapporteur pour avis de votre commission des moyens de communication, des transports et du tourisme a été moins facile que cette année! Apparemment, la chose semble simple: 15.253.486.000 F de dépenses

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 5180, 8803, 9249 et in-8° 1606; Conseil de la République, n°s 598, 675, 687, 726 et 728 (année 1954).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 9301, 9483, 9491, 9389, 9486 et in-8° 1634; Conseil de la République, n°s 630 et 734 (année 1954).

ordinaires (article premier du projet) et 14.534.500.000 F de dépenses en capital (article 2).

Mais si M. le ministre des travaux publics peut se satisfaire d'avoir augmenté les crédits des dépenses de fonctionnement de 41 p. 100 pour les activités de la navigation aérienne, d'un même pourcentage pour les bases aériennes et, en ce qui concerne le budget d'équipement: de 41 p. 100 pour les installations au sol de la navigation aérienne et de 36 p. 100 pour l'amélioration des bases, il est apparu à votre commission que, sans s'attacher outre mesure à des considérations financières qui ne relèvent pas de notre compétence et que M. André Morice à l'Assemblée nationale et M. Walker au Conseil de la République ont d'ailleurs développé avec talent, le budget de l'aviation civile pour l'exercice 1955, qui est actuellement en discussion et qui s'accompagne tout naturellement d'un programme d'investissements, n'avait jamais été présenté dans des conditions aussi insuffisamment établies et aussi confuses; je n'en donnerai pour preuve majeure que ce vote sur l'ensemble de l'Assemblée nationale qui en a permis la transmission, le 18 novembre, alors qu'un de ses chapitres les plus importants (le ch. 45-81, relatif à la subvention d'Air-France) restait disjoint et que nous ne savons pas encore quand il nous sera donné d'en discuter!

Sans vouloir rattacher ces remarques liminaires à la suppression du secrétariat d'Etat à l'aviation civile et commerciale, votre commission exprime le regret d'avoir vu supprimer par le présent Gouvernement l'autorité politique qu'elle considère comme nécessaire pour assumer les responsabilités considérables et variées de cette importante branche de notre activité nationale.

A maintes reprises, en effet, et plus particulièrement lors de la discussion du budget de 1953, votre commission saisie pour avis avait, tenant compte des tâches multiples qui incombent nécessairement à M. le ministre des travaux publics (lequel était encore récemment le ministre du logement!), réclamé qu'il soit secondé à la tête de l'aviation marchande par un membre du Gouvernement susceptible de prendre les décisions et de trancher, de par sa fonction, les propositions ou les oppositions qui prennent nécessairement naissance dans des services où nous avons heureusement la chance de voir couvrir des techniciens de haute qualité, mais dont les propositions, les programmes, les directives ou le jugement se heurtent avec d'autant plus d'intensité qu'ils émanent de personnalités aux caractères plus accusés! Seule, à notre avis, une autorité politique peut prendre la responsabilité de trancher dans les débats et d'imposer une décision constructive.

Ce n'est pas médire d'un ministre des travaux publics et surtout des qualités que nous reconnaissons tous à M. Chaban-Delmas que d'affirmer que la connaissance des problèmes et l'autorité se diluent dans la pluralité et l'importance des tâches quotidiennes qui sont les siennes: travaux publics, marine marchande, aviation civile, S. N. C. F., voies navigables, tourisme et P. T. T. ...

La nécessité de la présence du pavillon national dans les lieux les plus divers est souvent invoquée pour demander des sacrifices aux contribuables; en contrepartie, il est normal que cette activité soit contrôlée par un responsable politique; remarquons d'ailleurs que toutes les nations intéressées au développement de l'aviation marchande considèrent cette activité comme digne d'un département ministériel. Il convenait que cette opinion générale soit affirmée avant de procéder à l'étude du budget qui vous est soumis.

Nous limiterons cette année nos observations aux seuls problèmes qui nous sont apparus comme particulièrement importants:

- I. — La situation du personnel de la navigation aérienne;
- II. — La coordination des transports aériens entre Air France et les compagnies privées;
- III. — Les taxes sur les aéroports;
- IV. — Les conditions de la subvention d'Air France.

I. — LA SITUATION DU PERSONNEL

Il nous semble indispensable d'attirer une fois de plus l'attention du Gouvernement sur la situation faite au personnel de la navigation aérienne.

Notre collègue, M. Walker, s'est attaché dans son rapport financier à l'examen des incidences comptables de cette question — mais il appartient à votre commission des transports de marquer la nécessité d'un reclassement de techniciens qui sont, en quelque sorte, l'un des éléments les plus indispensables de l'aviation marchande et cela au moment même où pèse sur l'activité immédiate de celle-ci une grève dont la date, initialement, avait été fixée au 20 décembre si les intéressés ne recevaient pas satisfaction.

Nous avons donc voulu évoquer quelques-uns des points qui nous semblaient particulièrement intéressants dans les revendications présentées par ce personnel, points sur lesquels il nous a été possible d'obtenir des éclaircissements de la part des services compétents, éclaircissements que M. le ministre des travaux publics ne manquera certainement pas de transformer en « lumières »...

A. — Transformations d'emplois:

Les crédits inscrits au budget de 1955 permettront de réaliser la création de 510 emplois de contrôleurs de la navigation aérienne; ces 510 postes seront pourvus:

a) par la transformation d'emplois de 420 agents de la navigation aérienne;

b) par le recrutement extérieur de 90 candidats.

Nous savons que les syndicats s'opposent à ce mode de recrutement, mais il faut dire que, sur ces 90 places, la moitié environ est réservée aux agents des services locaux en Indochine (Cf. D.). On peut donc considérer que, sur ce point, le personnel reçoit presque entièrement satisfaction.

B. — Généralisation des indemnités prévues par le décret du 30 décembre 1953, modifié par le décret du 26 mars 1954. — Certes, aucun crédit n'est prévu à ce sujet au budget. Mais une augmentation du nombre des bénéficiaires de ces indemnités dites « d'aérodrome » — qui seraient payées par les collectivités ou les organismes exploitant les aéroports — est actuellement envisagée par le ministre en accord avec le ministère des finances.

Actuellement, 25 p. 100 seulement des effectifs bénéficient des indemnités instituées par les deux décrets.

Cette question est considérée comme primordiale par le personnel de la navigation aérienne.

C. — Modifications aux statuts des corps de la navigation aérienne:

Des négociations sont en cours avec la fonction publique pour obtenir la transformation d'appellation des « contrôleurs » qui deviendraient des « agents techniques », ceci afin de supprimer le « principalat » dont l'existence a bloqué jusqu'ici l'avancement des employés subalternes et provoqué une certaine stagnation depuis 1913.

D. — Règlement de la situation des personnels servant dans les Etats associés:

Outre que l'accord semble se faire sur l'amélioration de la situation pécuniaire des personnes détachées et que les contractuels locaux sans emploi pourront concourir pour 40 emplois de contrôleurs (Cf. A.), le ministre étudie en relation avec les Etats associés, d'une part, et le ministère des finances, d'autre part, la question de l'imputation des 111 « emplois budgétaires » posant un problème crucial dans le cas où le Viet-Nam refuserait de les employer. Pour 1955, la suppression des « crédits » est justifiée, celle des « emplois » ne l'est pas. Nous pensons que le ministre pourra nous donner des apaisements à cet égard.

E. — Logements:

Un effort marqué a été fait dans ce domaine, au cours des années 1953 et 1954, surtout dans les territoires de l'Union française, comme nous l'avions d'ailleurs signalé dans notre propre rapport d'information sur les aérodromes africains (cf. n° 101 C. R., année 1954).

C'est ainsi qu'à Alger, 14 logements de fonction en construction à Maison-Blanche seront prêts en juin 1955 et que 150 logements H. L. N. sont en construction en plein accord avec le Gouvernement de l'Algérie.

Avant d'aborder le problème de la coordination lui-même, il nous a semblé bon de dire un mot des conflits de compétence qui s'installent quelquefois entre le ministère des travaux publics et celui de la France d'outre-mer dans les territoires d'outre-mer, à propos de l'aviation marchande.

Au début de l'année déjà, dans ce même « rapport d'information » nous n'avions pas manqué d'attirer l'attention du parlement sur cette situation préjudiciable trop souvent à la bonne marche des services.

Ce que nous disions alors reste encore actuel (p. 16) et — après nous y être référé — point ne sera besoin d'insister davantage.

« Nous tenons à signaler à l'autorité compétente du S. G. A. C. C. le problème très délicat de l'autorité du directeur de l'aéronautique civile, qui n'a ni le rang, ni le titre de « directeur général »: c'est ainsi que ce directeur n'assiste pas aux conférences du haut commissaire, où il ne peut donc faire entendre sa voix, mais seulement à celles du secrétaire générale du Gouvernement. Il est sous la tutelle du directeur général des travaux publics en ce qui concerne l'infrastructure des aérodromes locaux (ce qui s'expliquait très bien à l'origine), alors que, de plus en plus, avec le développement de l'aviation, les travaux publics ne sont que des « exécutants » (construction des pistes, des bâtiments...); le directeur de l'aéronautique, dont les responsabilités s'accroissent chaque jour, n'a en fait directement sous ses ordres que le personnel de la navigation aérienne du S. G. A. C. C.

« Or le « mode de transport » dont il a la charge ne doit pas être considéré comme « inférieur », puisqu'il concurrence de plus en plus le rail et la route... »

II. — LA COORDINATION DES TRANSPORTS AERIENS

Depuis que les activités du transport commercial aérien sont entrées dans une phase active, l'obligation d'une coordination s'est imposée aux pouvoirs publics.

Retardant à l'excès l'étude du statut de l'aviation marchande, dont le texte avait été déposé par le Gouvernement de M. Robert Schuman, le 10 juin 1943, et qui en est toujours resté au stade du rapport de M. Henri Bourret (n° 8994, 1^{re} lég.) prêt en janvier 1950, le parlement a laissé à la seule initiative du Gouvernement, par le truchement des décrets-lois, le soin de décider de cette coordination. Ajoutons, d'ailleurs, qu'un nouveau projet (n° 3933, A. N., 2^e lég.), déposé par le Gouvernement de M. Pinay, attend toujours d'être examiné!

Des mesures s'imposent, basées sur les considérations suivantes:

1^o Grâce à l'héritage financier dont a bénéficié l'ancienne société Air France à la suite de la convention du 20 septembre 1946 et

plus encore aux conditions qui lui assure — statutairement — la loi du 16 juin 1948, la transformant en compagnie nationale, celle-ci put acquérir sur le marché des appareils de classe compétitive qui lui permirent d'assurer pleinement son activité sur les grandes liaisons intercontinentales et européennes.

2° Les compagnies privées, moins bien dotées, munies d'appareils d'un type plus ancien, s'orientèrent vers des liaisons entre la France et les territoires d'outre-mer, en particulier l'Afrique, si l'on excepte les lignes Paris-Saigon et Paris-Tananarive de la T. A. I. ou le réseau inférieur moyen-courrier du territoire africain. Beaucoup sombrèrent dans l'aventure. Rappelons que, sur quarante qu'elles étaient en 1946, cinq seulement demeurèrent, ayant résisté aux lourdes difficultés d'adaptation propres à ce genre de transport! Les autorisations d'exploitation précaires et révocables, dont leurs activités étaient assorties, ne facilitèrent pas leur tâche.

Rappelons que ces compagnies effectuent, avec un personnel de 1.630 membres (dont 467 navigants) 30 p. 100 du trafic total des voyageurs et 43 p. 100 du fret.

3° Le transport aérien, passagers et fret, dévolu aux diverses tranches d'activité de notre aviation civile, connut un développement permanent depuis 1948 avec des pourcentages d'augmentation substantielle.

Des moyennes, portant sur les années 1949, 1950, 1951 et 1952 donnent successivement, par rapport aux années précédentes, une augmentation de 9 p. 100, 18 p. 100, 18 p. 100 et 12 p. 100 pour le nombre de kilomètres parcourus; de 20 p. 100, 11 p. 100, 13 p. 100 et 16 p. 100 pour le nombre de passagers-kilomètres; de 25 p. 100, 16 p. 100, 12 p. 100 et 18 p. 100 pour les tonnes-kilomètres de marchandises transportées et que le pourcentage d'occupation des places-passagers est passé de 74 p. 100 à 68 p. 100 entre ces mêmes années.

Cependant, la guerre des tarifs ne se faisait pas encore jour.

Depuis 1953, et surtout en 1954, une certaine stabilisation semble s'installer dans le développement du trafic aérien (puisque, pour le tonnage transporté, le pourcentage en 1953 — par rapport à 1952 — est tombé à moins 0,6 p. 100, et ceci, au moment même où, par la mise en service d'appareils plus rapides et plus gros porteurs, des disponibilités de transport plus importantes sont offertes sur le plan national et international. Au même moment, la création de la classe touristique, si elle entraîne une augmentation de la clientèle, n'a pas provoqué d'accroissement des recettes escomptées tandis que les charges s'accroissaient la plupart du temps.

Supportant cette évolution et tenant compte des résultats financiers encourageants des compagnies privées dans leurs liaisons africaines, Air-France intensifiait alors à retardement son réseau local africain ou de la métropole vers l'Afrique à l'aide d'appareils gros porteurs « D. C. 4 », « Constellation », « Bréguet-Deux-Ponts ».

Les compagnies privées réagirent par la mise en service d'appareils ultra-modernes: « Comet » puis « D. C. 6 B » et « D. C. 7 », permettant une augmentation de la rapidité de rotation des avions. Ainsi, le coefficient d'occupation des places tombait à 45 p. 100 tandis qu'en 1953 le trafic-marchandises était inférieur de 0,6 p. 100 à 1952.

C'est dans ces conditions que parut, en vertu de la loi des pleins pouvoirs du 11 juillet 1953, le décret du 26 juillet 1953 relatif à la coordination des transports aériens qui obligeait la compagnie Air-France à soumettre à l'approbation du gouvernement ses programmes d'investissements, d'achat de matériel et de lignes à desservir, ses prévisions de recettes et de dépenses, ainsi que ses tarifs, et substituait à la subvention d'équilibre un régime de contrats à établir pour chaque ligne internationale.

Par le même décret, le régime d'autorisation précaire et révocable imposé aux compagnies privées en attendant le statut de l'aviation marchande était remplacé par un agrément à la condition qu'elles soumettent à l'approbation ministérielle tout achat ou location de matériel volant ainsi que leurs programmes d'exploitation et leurs tarifs.

Le conseil supérieur de l'aviation marchande devait être saisi pour avis de ces programmes — concernant Air-France et les compagnies privées — et de toutes modifications qui pourraient y être apportées.

Dans son adresse inaugurale au conseil supérieur de l'aviation marchande, M. Devinat, commentant le décret-loi du 23 septembre 1953, s'était efforcé d'éviter une coordination autoritaire. Il précisait: « le Gouvernement n'entend pas empiéter, de quelque façon que ce soit, sur les prérogatives du parlement à qui la responsabilité incombe de définir et de mettre au point une organisation du transport aérien français... Je ne me crois pas le droit d'anticiper sur la loi en imposant, dès maintenant, une modification sensible de la situation relative aux différentes entreprises. »

Depuis lors, entre Air-France et les compagnies privées, divers accords furent passés — tant pour le secteur de la Méditerranée que pour ceux de l'Afrique occidentale française, de l'Afrique équatoriale française, de Madagascar et de l'Indochine.

Sur la Méditerranée, aux termes de l'accord intervenu, la répartition du trafic était théoriquement de 58 p. 100 pour Air-France et de 42 p. 100 pour les compagnies privées, mais l'apparition des Bréguet « Deux-Ponts » sur ce secteur, avec leur capacité de 407 passagers, a conduit Air-France à limiter volontairement, au-dessous de leur nombre réel, la quantité des places offertes au public sur ces appareils tout en maintenant les « fréquences », s'en remettant à l'indemnité d'exploitation des « Deux-Ponts » pour couvrir le

déficit qui, dans des conditions commerciales normales, n'aurait pas été obligatoire ou serait au moins demeuré inférieur...

Sur les lignes de l'Union française, l'accord de Peyracave (voir annexe I. p. 24 sv.) précisait les conditions d'exploitation:

- a) Des lignes long-courrier;
- b) Des lignes des réseaux locaux;
- c) Des lignes internationales et européennes restant réservées à Air-France.

Ainsi, comme le déclare M. André Morice dans son important rapport à l'Assemblée nationale:

« ...En application de ce texte, le conseil supérieur de l'aviation marchande eut à connaître des programmes d'exploitation établis par les entreprises pour la saison d'été 1954. Il proposa de réduire les programmes de certaines d'entre elles et de procéder à divers déplacements d'activité de nature à préfigurer une coordination efficace des exploitations. L'avis du conseil fut adopté par le Gouvernement, qui le fit savoir aux compagnies par des lettres en date du 12 mars 1954. En fait, il demeura cependant lettre morte en ce qui concerne les secteurs essentiels de l'Afrique équatoriale française et de l'Afrique occidentale française.

« En juillet 1954, à l'issue de négociations engagées en février à l'initiative du précédent Gouvernement, les principales compagnies françaises établirent un protocole tendant à répartir par moitié entre Air-France, d'une part, et les compagnies privées, d'autre part, le trafic de l'Union française. Ce protocole reçut, le 20 juillet, les signatures des compagnies T. A. I., U. A. T. et Aigle-Azur.

« Saisi pour avis des programmes d'exploitation de l'hiver 1954-1955, le conseil supérieur de l'aviation marchande fut invité à faire des propositions en s'inspirant du protocole mentionné ci-dessus, bien que, paradoxalement, la compagnie nationale n'ait pas encore été autorisée à le signer. Le conseil transmit son avis au début du mois d'août 1954. Faute d'une décision prise par les pouvoirs publics avant le 1^{er} septembre, date à compter de laquelle les programmes devaient être considérés comme tacitement approuvés dans l'état de leur présentation par les compagnies, l'avis du conseil demeura sans suite... »

C'est alors que les propositions du conseil supérieur de l'aviation marchande n'ayant pas eu l'heur d'une réponse des pouvoirs publics et le Gouvernement s'appuyant sur le décret du 23 septembre 1953, parut le décret du 12 novembre 1954 en vertu de la loi des pleins pouvoirs du 14 août 1954. Ce texte, contrairement au précédent, est marqué d'un caractère exceptionnel d'autorité et il semble anormal que ce soit là l'aboutissement de plusieurs années d'efforts entrepris dans une certaine confusion sans doute, mais qui n'ont pas disposé encore d'assez de temps d'application pour être appréciés.

En dehors des conditions financières et techniques des entreprises de transport aérien, le ministre des travaux publics aura à connaître de leurs garanties morales: à combien d'interprétations, selon les fluctuations politiques, ce document ne pourra-t-il pas donner cours!

Air-France, fille de César, ne saurait être soupçonnée; mais les autres?... Il nous apparaît, dès lors, que la signature de M. le ministre de la justice manque à ce décret!

Il semble aussi que plusieurs dispositions essentielles dépassent le but et débordent le cadre fixé par le décret de septembre 1953 car, préjugant du statut de l'aviation marchande, le décret du 11 novembre 1954 permettrait au ministre de fixer, par voie d'autorité, une répartition des lignes sans qu'au préalable aient été définis les critères de répartition qui devraient tenir compte des situations d'exploitation actuelles des compagnies intéressées. Soulignons que les décisions prises par le ministre, pouvant aller jusqu'à l'élimination pure et simple, sans indemnisation, de compagnies privées effectuant des trafics dans certains secteurs depuis plus de dix ans, seront sans appel. Elles auraient un caractère définitif, contrairement à ce qui est admis en matière de coordination rail-route.

Nous savons que, tant par écrit qu'au cours du débat à l'Assemblée nationale, l'actuel ministre des travaux publics a donné des apaisements à cet égard en assurant que dans ses décisions, il tiendrait toujours compte des situations existantes, des efforts fournis dans le passé par les différentes compagnies et du potentiel de leur parc volant.

Nous sommes très sûrs des intentions du ministre actuel, mais en nous gardant de vouloir porter un pronostic sur la durée de ses fonctions, force nous est de constater que cette discussion budgétaire, depuis quatre ans, ne s'est jamais renouvelée devant le même responsable!

Comme le disait Mathurin Régnier: «... Le passé, je le regrette, mais je crains l'avenir... ».

III. — LES TAXES AUX AEROPORTS

Un arrêté en date du 13 octobre 1954 traitant des redevances dues par les compagnies aériennes, utilisatrices des installations aménagées sur les aéroports, et visant la réception des passagers et des marchandises, est venu compléter les données du décret n° 53-893 du 24 septembre 1953.

Il n'est pas douteux que les charges considérables, découlant des investissements nécessaires aux installations convenables des aéroports métropolitains et africains, ne sauraient demeurer entièrement à la charge de l'Etat, des collectivités ou des territoires. Il peut être dangereux aussi de freiner le transport aérien, non

encore parvenu à maturité, car de nouvelles et lourdes contraintes financières peuvent entraver son essor, tandis que l'espoir de percevoir ces redevances peut amener certaines gestions d'infrastructure à voir ou trop grand ou trop luxueux...

Depuis longtemps le transport aérien est frappé de taxes diverses :

- 1° La plus ancienne, incluse dans la loi de 1921, répondant à la taxe d'atterrissage;

- 2° Le décret n° 49-1177 du 25 juin 1949 reprenant des textes du décret du 11 octobre 1946 et d'un arrêté du 1^{er} mars 1949, instituant une série de taxes supplémentaires (voir annexe II, p. 27 *év.*) dont les principales sont :

- La taxe supplémentaire pour atterrissage ou envol de nuit;
- La taxe d'abri commun;
- La taxe de stationnement;
- Les redevances pour occupation par des tiers d'immeubles du domaine public;
- Les redevances pour l'utilisation de l'outillage des ports aériens;
- La taxe sur les passagers et le fret;
- La taxe sur les visiteurs.

Par ces seules taxes, un avion de la classe DC 4, qui atterrit sur un aéroport et repart dans les vingt-quatre heures, acquitte de 42.000 à 20.815 F, suivant qu'il est abrité ou non sous un hangar.

L'atterrissage de nuit majore cette somme de 3.000 F.

Pour un DC 6 : 21.175 F pour atterrissage et stationnement et 11.100 F supplémentaires pour garage en abri commun; 3.000 F supplémentaires pour atterrissage ou décollage de nuit, soit au maximum pour cet appareil : 38.775 F et ceci pour vingt-quatre heures seulement!

A ces éléments, l'arrêté du 13 octobre 1954 ajoute de nouvelles charges qui, juridiquement, modifie leur appellation. Il s'agit de redevances d'usage.

Les unes sont dues (article 1^{er}) pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun, servant à l'embarquement, au débarquement des passagers, avec des taux variables selon les aéroports.

Les autres (article 8) sont dues pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun, servant au chargement, au déchargement et à toutes opérations de manutention des marchandises.

Enfin (article 9), sur un même aéroport, la redevance peut être fixée à des taux de base différents selon la zone de provenance ou de destination des marchandises.

Un système plus unifié, sinon moins onéreux, aurait eu l'avantage de la simplification.

Comme les compagnies de transports aériens sont habilitées, aussi bien pour les passagers que pour le fret, à récupérer le montant de ces redevances sur l'usager, ces charges se répercutent sur le prix des billets: 400 F pour les moyens courriers, 1.200 F pour les longs courriers.

L'aéroport de Paris a prévu dans son projet de budget, pour 1955, 500 millions de recettes correspondant au produit de ces seules taxes.

Notons que les précédentes redevances domaniales d'occupation d'immeubles et d'utilisation de matériel et d'outillage perçues pour le seul aéroport de Paris se sont élevées, en 1952, dernier exercice dont les comptes ont été arrêtés non sans certaines observations de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques, à 900 millions, plus 400 millions escomptés, soit en gros à 1 milliard et demi, somme bien insuffisante pour équilibrer le budget de l'aéroport de Paris et qui ne tient pas compte de l'augmentation sensible du trafic de cette place depuis 1952.

Pour les dix premiers mois de 1954, celle-ci est de :

Mouvements, 4,9 pour cent; passagers, 9,1 pour cent; fret, 6,9 pour cent; poste, 15 pour cent, correspondant à un total de :

- 85.000 mouvements d'avions;
- 1.700.000 passagers;
- 28.000 tonnes de fret.

Orly assure plus des deux tiers du trafic-passagers et fret et 55 p. 100 du trafic-mouvements.

Ces nouvelles redevances ont très naturellement soulevé des protestations unanimes, aussi bien des transporteurs aériens français (A. T. A. F.) que la Fédération internationale des transporteurs aériens privés (F. I. T. A. P.), et, d'ailleurs, l'O. A. C. I. a été saisie de la question.

Sans vouloir intervenir sur le fond, il a semblé à votre commission :

a) Que les taux différents des redevances, suivant le point de départ et indépendamment de la destination alors que le service rendu était le même, étaient abusivement compliqués;

b) Que les taux prévus pour les trajets courts sont plus élevés au départ de Marseille et de Bordeaux qu'au départ de Paris, alors que les installations y sont moins confortables; abus locaux, sans rapport avec la valeur chiffrée du service rendu, et qui tendraient à se généraliser...

Dans l'état actuel des choses, plus le trajet parcouru sera court, plus la redevance pèsera sur le prix du billet :

- Marseille—Ajaccio : 10 p. 100 du prix du billet;
- Bordeaux—Paris, 8 p. 100 du prix du billet;
- Marseille—Alger, 5 p. 100 du prix du billet.

La perception de ces redevances entraînera sur de nombreuses relations la rupture de l'équilibre établi entre les modes de transport

de surface et de transport aérien, qui risque ainsi d'être privé d'une part importante de sa clientèle.

Comme si les conséquences d'un texte n'apparaissaient qu'après son élaboration — faute d'imagination, sinon de jugement — cet arrêté du 11 octobre 1954 dont les modalités d'application devaient entrer en vigueur le 1^{er} décembre, aurait été « bloqué » par l'autorité ministérielle et le Conseil supérieur de l'aviation marchande serait à nouveau saisi de la question.

Votre commission ne fait pas une opposition de principe aux redevances envisagées. Elle souhaite, par contre, que leurs taux soient unifiés dans un but de simplification et de gain de temps comptables. Elle espère aussi que les ressources dégagées de ces nouvelles charges ne constituent pas pour les aéroports une sorte d'attraction en faveur de dépenses qui ne seraient pas strictement justifiées par les obligations des infrastructures aéroportuaires.

Sinon, le poids des taxes n'aurait jamais eu pour résultat positif que de détourner les compagnies aériennes étrangères des aéroports français!

IV. — LE DEFICIT D'AIR FRANCE

La constatation et l'étude du déficit d'exploitation de la Compagnie nationale est, chaque année, l'un des éléments constants dont la discussion s'instaure au sein des deux Assemblées. Air France y trouve tout à la fois ses thuriféraires et ses détracteurs! Votre commission, après avoir une nouvelle fois affirmé qu'elle n'est pas disposée à défendre l'idée d'un monopole de fait ou d'avenir de la Compagnie nationale, reconnaît l'indispensable activité d'Air France et la nécessité de subventionner, suivant la politique envisagée par le décret de 1953, les lignes ayant un caractère de prestige national.

Ceci étant clairement exprimé, l'étude du bilan d'Air France nous amène à quelques désillusions.

Nous ignorons, du reste, la manière dont le déficit de l'exercice 1953 pourra être comblé, l'Assemblée nationale ayant disjoint le chapitre relatif à la subvention et aucune proposition nouvelle n'ayant, jusqu'à ce jour, été soumise par le Gouvernement aux Assemblées. Nous savons seulement, à l'heure où se discute ce budget, que des conversations se poursuivent et que des accords seraient sur le point d'aboutir à la rédaction des contrats prévus.

Tandis que l'étude des comptes d'Air France, en 1952, nous montrait que cette compagnie tendait, dans une proportion de 94,8 p. 100, à l'autonomie financière, le budget d'Air France de 1953 accusait une régression ramenant cette autonomie à 92 p. 100 et les prévisions de 1954 donnent un ordre de grandeur de 90 p. 100, — nous sommes ainsi en plein régression — votre commission le constate à regret.

Les grèves d'août et de décembre 1954, comme le retard apporté à la livraison des « Super-Constellation » (livrés après la saison d'été), des « Comet I » et des « Bréguets-Deux-Ponts » à, la concurrence des compagnies privées sur l'Union française, sont certes invoqués pour excuser cet accroissement du déficit.

Cependant, malgré ces avatars, l'augmentation globale du trafic kilométrique total d'Air France a été, en 1953, de 8 p. 100 supérieur aux données de 1952.

L'activité générale de la compagnie s'est traduite par un trafic de 225 millions de tonnes-kilométriques, contre 208 en 1952.

Cette augmentation est due à l'accroissement de 15 p. 100 du trafic passagers qui passe de 1.494 millions de kilomètres-passagers transportés en 1952 à 1.716 millions en 1953.

Le coefficient de remplissage kilométrique total est descendu de 73 p. 100 en 1952 à 70 p. 100 en 1953. Il reste cependant un des plus élevés parmi ceux des compagnies aériennes mondiales.

L'apport nouveau de passagers s'est principalement manifesté sur le parcours de faible kilométrage, notamment sur le réseau Europe où l'introduction de la classe touriste et l'utilisation des « Vickers-Viscount » a eu d'heureux effets — et sur les liaisons courtes reliant la France à l'Afrique du Nord grâce aux « Bréguet-Deux-Ponts ».

Le trafic du secteur international, le seul pour lequel Air France doit être subventionné, représente 35 p. 100 de son trafic général contre 32 p. 100 en 1952.

Par contre, celui des longs-courriers de l'Union française, où la Compagnie nationale est sensée lutter à armes égales selon les qualités des services inhérents à chaque compagnie concurrente, est passé de 33 à 30 p. 100. Cette diminution relative d'activité sur des lignes éminemment rentables a des conséquences regrettables pour la situation financière de la compagnie.

L'exercice 1953 s'est soldé, compte tenu d'une subvention de 1.731 millions, par un déficit de 1.686 millions pour lequel le Gouvernement aurait l'intention de demander, dans un collectif, des crédits à concurrence d'un milliard.

Le déficit probable de 1955 sera de l'ordre de 4 milliards, couvert à concurrence de 1.504 millions par un déficit budgétaire. D'ailleurs, pour les huit premiers mois de l'exercice 1954 non clos, les résultats d'exploitation font ressortir un déficit de 2.319 millions. Le déficit de l'année sera voisin de 3 milliards.

La subvention inscrite au budget de 1955 était d'un milliard 534 millions. Après une longue discussion et dans son désir d'être éclairée, l'Assemblée nationale, à la suite de sa commission des finances, avait disjoint ce chapitre.

Votre commission des finances vous propose de le rétablir en le bloquant jusqu'à intervention des fameux contrats dont nous ne savons pas encore ce qu'ils seront.

Le Gouvernement est décidé à soumettre sous peu au Parlement une série de contrats établis pour chaque ligne internationale ayant un caractère de service public et d'intérêt général. Selon nous, ces contrats devront être établis au début d'exercice et non *a posteriori*, car, en ce dernier cas, ils entérineraient purement et simplement le déficit! Ces contrats devaient être soumis au Parlement au plus tard le 15 janvier 1954 — à la veille du 15 janvier 1955 nous les attendons encore et cette situation est apparue à votre commission à la fois comme confuse et parfaitement intolérable.

Ajoutons, comme l'a fait remarquer M. André Morice à l'Assemblée nationale, que le décret du 30 septembre 1953 qui a remplacé le régime des subventions de l'article 12 de la loi du 16 juin 1948 par celui de contrats préalables assortis de cahiers des charges, qui devaient prendre effet à dater du 1^{er} janvier 1954, permet d'affirmer que le crédit du chapitre 45-81 (subvention de 1.534.000.000) n'a plus aucun fondement juridique.

Et ceci rend encore plus troublant le retard apporté aux propositions gouvernementales.

Chaque année, votre commission cherche à pénétrer les origines du déficit d'exploitation d'Air France. Chaque année est évoquée :

L'étendue de son réseau étiré en longueur (256.000 km) et assez frêle dans son économie;

L'hétérogénéité de sa flotte qui pourrait être combattue par la vente de vieux appareils (elle possède encore 38 « D. C. 3 »);

L'insuffisante coordination des transports dans l'Union française dont nous avons longuement parlé;

L'aspect somptuaire de certaines installations (Brazzaville...);

La publicité onéreuse (un milliard);

Et M. Marcel Noël lui-même, tout en défendant à l'Assemblée nationale notre Compagnie nationale, a fait état de certaines dépenses dispendieuses et inutiles avec des précisions telles que les éléments ne pouvaient lui avoir été fournis que par les amis nombreux que le P. C. possède au sein de cette société...

Air France, comme l'ensemble des entreprises nationalisées, souffre d'une pléthore de personnel dont les divers éléments n'ont pas l'homogénéité souhaitable. Les rouages administratifs sont lourds et compliqués. La proportion du personnel navigant par rapport au personnel total (14.653 au 1^{er} octobre 1954) est à peine de 9 p. 100 (personnel navigant 1.465, personnel à terre 13.918), contre 28 p. 100 (personnel navigant 467, personnel à terre 1.163), pour les compagnies privées.

La productivité d'Air France qui s'est améliorée, décomptée par rapport au nombre total de ses agents s'inscrit à 21.127 tonnes kilométriques (offertes) contre 37.500 par agent pour les compagnies privées (chiffres de 1953).

Je dois à la vérité de dire que le rôle dévolu à notre Compagnie nationale de défendre les couleurs françaises en Amérique du Nord où les frais de vente absorbent plus de 20 p. 100 du prix des billets (contre 4 p. 100 en Union française), ainsi qu'en Amérique du Sud où il s'agit plus pour nous de maintenir des positions culturelles et économiques que d'assurer une liaison rentable, impose à Air France des charges très lourdes.

D'autre part, la lutte se fait de plus en plus âpre sur la ligne de New-York que les compagnies américaines envisagent d'exploiter en pool.

Signalons enfin qu'Air France subit une concurrence nouvelle, inattendue peut-être, mais redoutable: celle de la vente des billets à crédit. Voici, en peu de mots, ce qu'il nous a été possible d'en savoir.

Suivant l'exemple d'autres compagnies aériennes, les sociétés anglaises British Overseas Airway Corporation (B. O. C. A.) et British European Airway (B. E. A.) viennent d'annoncer qu'il est possible à leurs passagers d'acheter leurs billets à crédit.

Le voyageur pourra se contenter de verser au départ un acompte de 10 p. 100, le solde étant réglable en six mois, si le prix du billet est inférieur à 150.000 F, en douze mois s'il s'échelonne de 150.000 à 500.000 F, et en vingt et un mois s'il dépasse cette dernière somme.

Cette possibilité n'est offerte que pour des vols dont le tarif est supérieur à 100.000 F. Le taux de l'intérêt sur les arrérages sera de 11 p. 100.

Aux termes de ces nouvelles dispositions, il sera loisible de se rendre de Londres à New-York en versant 80.000 F. Une famille de trois personnes entreprendra l'excursion à l'er et retour Londres-Zurich grâce à un versement initial de 35.000 F.

Le système des voyages aériens à crédit a été inauguré en mai dernier par la Pan American Airways (P. A. A.). Trois mois plus tard, la Trans World Airways (T. W. A.) suivait son exemple, puis ce fut le cas des lignes scandinaves. La Pan American estimait récemment que son chiffre d'affaires s'était accru de 500 millions de francs depuis l'instauration du paiement différé!...

Nous croyons savoir, d'ailleurs, qu'un système de voyage à crédit vient d'être mis au point par Air France en accord avec la Chemical Corn Exchange Bank qui prend à sa charge la réalisation financière de l'opération; ce système qui fonctionne déjà dans la zone urbaine de New-York serait étendu à toutes les représentations d'Air France aux Etats-Unis et au Canada. Aucun paiement comptant n'est exigé; les mensualités sont échelonnées sur 12, 15 ou 18 mois et le taux d'intérêt est de 6 p. 100 à 7 p. 100.

La construction aéronautique française.

Votre commission, qui a toujours porté un vif intérêt aux possibilités de la construction aéronautique française, serait satisfaite d'obtenir de M. le ministre des travaux publics quelques précisions

sur les objectifs précis donnés à cette activité, en vue d'une conception d'emploi limitée à certains services.

Si le matériel français utilisé par l'ensemble de notre aviation marchande est extrêmement restreint, nous ne pouvons faire fi des 70 milliards qui ont été, depuis 1946, dépensés par le budget de l'Etat pour doter l'aviation commerciale d'appareils de conception française.

Les « Languedoc », « S. O. 30 P. », « Armagnac » et « Bréguet Deux-Ponts » ont été les seuls fruits de cette onéreuse construction qui aient atteint le stade d'utilisation commerciale — en petite série.

Employés sans enthousiasme, parfois par contrainte, leurs cellules (seules françaises) ont montré des qualités de vol normales. Certains dispositifs (la manœuvre automatique des ailerons de courbure de l'« Armagnac ») ont retenu l'attention des constructeurs étrangers mais, au total, aucun de ces appareils ne s'est montré véritablement rentable!

A moins de vouloir faire tenir à bout de bras, par un effort financier permanent, la construction aéronautique civile française par ses utilisateurs, il est recommandable qu'après une réadaptation d'après guerre assez dispersée et, de ce fait, très onéreuse, une concentration de moyens techniques et financiers soit opérée afin de parvenir à la construction de types peu nombreux, pour un but d'utilisation nettement défini et qui, dans ce domaine, soient compétitifs et susceptibles d'intéresser des utilisateurs étrangers.

Une fois la construction décidée, nous souhaitons qu'elle se fasse vite, avec un minimum de retouches ou de modifications en cours de montage, qui sont toujours sources de retards et de dépenses.

Contre Faust, il faut se consoler de vieillir dans le souvenir que l'on a été jeune. La vétusté d'emblée sans l'apogée de la jeunesse serait horrible...

Par retards, hésitations, retouches, exigences, nos constructeurs étaient déjà d'un âge certain à leur naissance. Là aussi, l'appel à la jeunesse est de mise.

A l'heure où M. le président du conseil fait état d'un programme d'équilibre financier, d'expansion économique et de progrès social, en affirmant qu'il est nécessaire de procéder à la réadaptation de l'appareil de production et de distribution des entreprises pour éviter que la collectivité, directement ou indirectement, soit obligée de venir en aide à des éléments peu productifs, il est nécessaire de rappeler que l'Etat doit également faire place nette et s'obliger à des disciplines d'un rigorisme identique à celui qu'il tend à imposer aux activités privées.

Compte tenu de ces observations, votre commission des moyens de communication, tout en souhaitant vivement qu'un large débat s'instaure à propos de ce budget, ne peut que vous en proposer le rejet.

ANNEXE I

Texte de l'accord de Peyracave.

I. — Politique générale.

La compagnie nationale Air France et les sociétés privées françaises de transport aérien se conforment à une discipline de concurrence loyale et raisonnable.

II. — Exploitation.

a) Lignes de « long courrier » de l'Union française:

Dans chacun des secteurs de l'Union française (Indochine, Afrique occidentale française, Togo, Afrique équatoriale française, Cameroun et Madagascar), la part de la capacité de transport réservée à la compagnie nationale est au moins égale à 50 p. 100 de la capacité totale à mettre en œuvre.

Dans un même secteur, les lignes peuvent être assurées soit par Air France, soit par une compagnie privée, soit par Air France et une compagnie privée.

Les lignes attribuées à une même société privée doivent être groupées, dans toute la mesure du possible, dans un même secteur.

b) Réseaux locaux de l'Union française:

Dans chaque territoire, l'ensemble du réseau des lignes régulières intérieures devrait être exploité soit par une seule société, qui peut être Air France, soit par une société privée, soit par une société constituée par Air France et une société privée.

c) Lignes entre la France (Union française) et les pays étrangers (lignes internationales):

Ces lignes sont, en principe, attribuées à une société.

Toute concurrence entre sociétés françaises sur les lignes de cette catégorie est exclue.

Air France a une vocation préférentielle pour défendre les intérêts français contre la concurrence étrangère.

Si, exceptionnellement, des considérations d'intérêt national justifiaient sur des lignes de voisinage la participation des deux sociétés françaises sur une de ces lignes, les deux sociétés devront conclure pour l'exploitation un accord technique et commercial.

III. — *Matériel*

a) Achats de matériel :

Les compagnies françaises de transport aérien ont des droits identiques pour l'autorisation d'acquisition d'un matériel de qualité comparable à celui utilisé par les compagnies étrangères ou françaises concurrentes. La préférence est donnée, à qualité technique et commerciale égale, au matériel français.

Le matériel en excédent est vendu.

b) Entretien :

Toute compagnie de transport aérien est tenue, soit de faire les investissements nécessaires, soit de justifier de moyens permanents suffisants pour assurer l'entretien de son matériel.

En vue de réduire tous investissements injustifiés, les compagnies passeront des accords d'échanges de services (mise en commun d'outillage, de stocks, réparations, etc.).

IV. — *Personnel.*

La compagnie nationale et les compagnies privées se concertent en vue d'appliquer, en ce qui concerne toutes les questions de personnel, des principes communs.

L'école de formation du personnel navigant de la compagnie nationale sera ouverte à toutes les sociétés. La gestion pourra faire l'objet d'un contrôle de l'Etat.

V. — *Organismes professionnels.*

Toutes les sociétés adhérentes à l'A. T. A. F. dont la compétence s'étend à tous les intérêts professionnels, et notamment à la coordination des programmes, des tarifs de transports et à l'unification des salaires, ainsi qu'au contrôle du respect des tarifs avec pouvoir de sanctionner les manquements constatés sans préjudice des sanctions prononcées par les pouvoirs publics.

ANNEXE II

Taxes et redevances d'aéroports.

Les taxes perçues sur les aéroports ont été instituées par le décret du 11 octobre 1946 abrogé par le décret-loi du 21 septembre 1953.

Le régime prévu par le décret du 11 octobre 1946 reste en vigueur en attendant que soient publiés les arrêtés devant être pris en application de ce décret-loi.

Parmi les taxes prévues par le décret du 11 octobre 1946, seule la taxe d'atterrissage avait été instituée par une loi (loi des finances du 31 décembre 1921, art 57).

Afin de valider l'ensemble des taxes de ce décret, dont les taux avaient été fixés par l'arrêté du 1^{er} mars 1949, le Gouvernement en application de l'article 261 du décret n° 48-1986 du 9 décembre 1948 portant réforme fiscale, a publié le décret n° 49-1177 du 25 juin 1949 :

Article 1^{er}.

Le décret du 11 octobre 1946 et l'arrêté du 1^{er} mars 1949 sont homologués en tant qu'ils prévoient la perception des taxes suivantes :

- 1° Taxe supplémentaire pour atterrissage ou envol de nuit;
- 2° Taxe d'abri commun;
- 3° Taxe de stationnement;
- 4° Redevances pour occupation par des tiers d'immeubles du domaine public;
- 5° Redevances pour l'utilisation de l'outillage des ports aériens;
- 6° Taxes sur les passagers et le fret;
- 7° Taxe sur les visiteurs.

Il convient de faire observer que le domaine d'application du décret du 11 octobre 1946 est limité aux seuls aéroports exploités en régie et qu'il n'existe pas de texte, ayant une base légale, qui régisse antérieurement au décret-loi du 21 septembre 1953 les taxes perçues sur les autres aéroports.

Du point de vue juridique, la perception des taxes du décret du 11 octobre 1946 sur les aéroports concédés ou dotés de l'autonomie aurait pu être contestée.

L'arrêté du 1^{er} mars 1949, fixait les barèmes de base des taxes à percevoir sur les aéroports d'Etat. Ces tarifs, qui ont été majorés de 50 p. 100 par un arrêté du 20 janvier 1952, sont indiqués ci-après :

TITRE II

CHAPITRE 1^{er}. — *La taxe d'atterrissage.*

Article 2.

Le taux de la taxe d'atterrissage définie à l'article 4 du décret n° 46-2235 du 11 octobre 1946 est :

- 1° Pour les aéronefs effectuant du trafic aérien international :
200 F la tonne pour les 25 premières tonnes;
400 F la tonne au delà de la vingt-cinquième tonne.

- 2° Pour les aéronefs effectuant un trafic aérien national ou de « cabotage aérien » :
50 F la tonne pour les quatorze premières tonnes;
200 F la tonne de la quatorzième à la vingt-cinquième tonne;
400 F la tonne au delà de la vingt-cinquième tonne;
Toute fraction de tonne est comptée pour une tonne.
- 3° Pour les aéronefs de tourisme.

CHAPITRE II. — *Taxe supplémentaire pour atterrissage ou envol de nuit.*

Article 4.

Le taux de cette taxe définie à l'article 10 du décret est fixé, quel que soit le tonnage de l'appareil à :

- 2.000 F sur les aéroports dotés d'un balisage important dont la liste sera établie et révisée périodiquement par décision ministérielle;
- 1.000 F sur les autres aéroports.

TITRE III

CHAPITRE 1^{er}. — *Taxes d'abri et de stationnement.*

Article 5.

Le taux de cette taxe, définie à l'article 12 du décret, est de :

- 1° Pour les aéronefs effectuant un trafic commercial :
200 F par tonne et par jour pour les 25 premières tonnes;
100 F par tonne et par jour au delà de 25 tonnes;
Toute fraction de tonne ou de vingt-quatre heures comptée pour une tonne ou pour un jour;
- 2° Pour les aéronefs de tourisme.

CHAPITRE II. — *Taxe de stationnement.*

Article 6.

Le taux de cette taxe, définie à l'article 15 du décret, est de :

- 1° Pour les aéronefs effectuant un trafic commercial :
50 F par tonne et par jour pour les vingt-cinq premières tonnes;
25 F par tonne et par jour au delà de la vingt-cinquième tonne;
Toute fraction de tonne ou de vingt-quatre heures est comptée pour une tonne ou pour un jour;
- 2° Pour les aéronefs de tourisme.

TITRE V

Redevances pour l'utilisation de l'outillage des ports aériens.

(Taux divers par durée d'utilisation ou kilométrage parcouru.)

L'arrêté du 1^{er} mars 1949 ne faisait pas mention :

Ni de la taxe sur les passagers et le fret;

Ni de la taxe sur les visiteurs.

Une taxe sur les passagers et les marchandises en provenance ou à destination de l'aéroport de Nice a été instaurée par l'arrêté du 20 juillet 1952 (*Journal officiel* du 8 août 1952), pris en application du décret du 11 octobre 1946.

Article 1^{er}.

Il est institué une taxe sur les passagers et une taxe sur les marchandises embarqués ou débarqués sur l'aéroport de Nice-Californie.

Article 2.

Les tarifs maxima de ces taxes sont fixés ainsi qu'il suit (tarif local) :

a) Passagers :

Par passager en provenance ou à destination d'un aéroport :

De la métropole (y compris la Corse), 120.

De l'Europe ou de l'Afrique du Nord, 240.

Des autres continents (à l'exception de l'Afrique du Nord), 500.

b) Bagages et marchandises :

Par kilogramme en provenance ou à destination d'un aéroport :

De la métropole (y compris la Corse), 1.

De l'Europe et de l'Afrique du Nord, 1,50.

Des autres continents (à l'exception de l'Afrique du Nord), 3,50.

Sont exemptés du paiement de la taxe sur les passagers l'équipage de l'aéronef et le personnel de la compagnie propriétaire de l'aéronef circulant sous la mention « service ».

Si l'on se réfère à la loi du 25 juillet 1953 :

Article 5.

La liste des taxes parafiscales fait l'objet d'un état annexé à la loi de finances.

Toute taxe parafiscale ne figurant pas sur cet état cessera d'être perçue à compter de la promulgation de la loi de finances.

et à la loi de finances n° 53-1308 du 31 décembre 1953 (art. 24), toutes les taxes sont illégalement perçues sur les aéroports.

En effet, le S. G. A. C. C. a omis de faire figurer ces taxes sur l'état annexé à cette loi de finances.

A titre d'exemple, le montant des sommes payées par un avion « DC 4 » et « DC 6 » qui atterrit sur un aéroport et repart dans les vingt-quatre heures, est le suivant :

« DC 4 » :

Taxe d'atterrissage. — Cabotage, 9.750 F; taxe de stationnement, 2.212 F. — Soit, 11.962 F.

Si l'avion a été abrité dans un hangar commun, il faut ajouter 8.850 F.

De nuit majoration de 3.000 F.

Total général, 23.812 F.

« DC 6 » :

Taxe d'atterrissage (internationale), 21.900 F; taxe de stationnement, 2.775 F; taxe d'abri commun, 11.100 F; majoration de nuit, 3.000 F. — Soit 38.775 F.

Les prix d'occupation d'immeubles à l'aéroport de Paris sont de :

4.140 F par mètre carré pour la location des hangars;

5.000 F par mètre carré pour la location des bureaux.

Les produits des taxes redevances domaniales d'occupation d'immeuble, d'utilisation de matériel et outillage perçues pour l'aéroport de Paris se sont élevés en 1952 (dernier exercice dont les comptes ont été arrêtés) à :

A. — Taxes d'atterrissage, 337.745.139 F; majoration de nuit, 58 millions 842.000 F; taxes stationnement, 21.208.522 F; taxes abri, 40.115.091 F. — Total A, 427.911.752 F.

B. — Redevances domaniales, 332.366.863 F; redevances pour occupation de terrain, 15.549.489 F; redevances pour bâtiments industriels, 427.816.105 F; redevances pour bâtiments techniques, 33.481.409 F; redevances pour bâtiments exploitation, 38.529 F; redevances pour occupation de voies de transport, 16.642.961 F; redevances pour utilisation outillage, 5.255.028 F. — Total B, 531.141.384 F.

A + B, 959.056.136 F.

Vente de déchets, 11.897.376 F.

Total général, 970.953.376 F

A compter du 1^{er} décembre 1954, une taxe sur les passagers est perçue sur l'aéroport de Paris, en application du décret-loi du 24 septembre 1953 :

400 F moyen courrier; 1.200 F long courrier.

L'aéroport de Paris a prévu dans son projet de budget pour 1955, 400 millions de recettes correspondant au produit de ces taxes.

Le conseil supérieur de l'aviation marchande étudie depuis plusieurs mois le texte des arrêtés qui doivent autoriser, en application du décret-loi du 24 septembre 1953, la perception des taxes sur les passagers sur les différents aéroports de la métropole et de l'Union française.

Certains de ces textes ont déjà été publiés au *Journal officiel* du 17 octobre 1954 :

Un arrêté du 11 octobre 1954 fixant les conditions générales d'établissement et de perception de ces redevances;

Trois arrêtés du 12 octobre 1954 fixant les taux de base de ces redevances devant être appliqués par l'aéroport de Paris et sur les aéroports de Marseille et de Bordeaux.

Toutefois, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme vient de prendre la décision de suspendre l'application des arrêtés concernant les aéroports de Marseille et de Bordeaux et il n'est pas exclu que l'arrêté fixant les taux applicables par l'aéroport de Paris soit également révisé.

Le conseil supérieur de l'aviation marchande devra examiner à nouveau la question afin que le taux de ces taxes soit effectivement adapté au coût des services rendus.

Cependant, toutes les compagnies de navigation aérienne françaises et étrangères ont instamment demandé au ministre de revenir sur la position prise par le Gouvernement français et de surcroît à l'application de ces taxes nouvelles sur les aéroports français tant que l'O. A. C. L., saisie de la question, n'aura pas déterminé les méthodes qui devront être adoptées par tous les Etats membres de l'O. N. U. en ce qui concerne l'institution et la perception des redevances pour l'utilisation des aéroports.

ANNEXE N° 738

(Session de 1954. — Séance du 17 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du **ministère de la santé publique et de la population** pour l'exercice 1955, par M. Clavier, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, votre commission des finances signalait l'an dernier que, dans la perspective d'une régression des dépenses publiques, le budget de la santé publique ne marquait pas un réel progrès; elle n'en avait pas tiré motif à critique, avertie qu'elle était de la lourdeur des tâches auxquelles ce ministère doit pourvoir.

Est-il besoin de dire que ces tâches ne se sont pas, d'une année sur l'autre, allégées ?

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n° 9238, 9569 (rectifié), 9653, 9504, 9576 et in-8° 1666; Conseil de la République, n° 691 (année 1954).

La stabilité monétaire et des prix qui s'est affirmée depuis 1952 a eu pour résultat de ne pas compromettre l'efficacité de l'effort entrepris dans le domaine de l'assistance et sur le plan sanitaire.

On a pu se plaindre de l'insuffisance des crédits et souhaiter qu'ils fussent plus libéralement fixés. Cette augmentation, jointe à d'autres, aurait été vaine si, comme il est certain, elle avait déclenché une nouvelle dépréciation de la monnaie.

Depuis, nous sommes entrés dans une phase d'expansion économique qui requiert, à la base, des investissements. Nul ne contestera que les mesures qui tendent à la préservation ou à l'acquisition de la santé comptent parmi les plus rentables des investissements. Personne ne contestera non plus qu'une politique d'expansion économique ne serait pas satisfaisante si elle ne permettait pas de remédier plus efficacement aux innombrables détresses qu'a provoquées le fléau qui a sévi sur notre pays si longtemps : l'inflation.

D'autre part, s'il doit se confirmer qu'une réduction de l'ensemble des charges publiques est pratiquement irréalisable, nous ne disposons plus que d'un recours : obtenir que le rapport entre l'ensemble des charges publiques et le revenu national s'inscrive en décroissance. C'est à quoi doit aboutir la politique d'expansion.

Un écueil demeure qu'il convient à tout prix d'éviter : l'expansion ne doit pas mettre en péril, avec l'équilibre financier, la valeur de la monnaie et ouvrir une nouvelle carrière à la hausse des prix.

Le budget de la santé publique porte la marque de ces diverses préoccupations. Il concilie, autant qu'il est possible de le faire, le souci des immenses besoins de la nation sur le plan de l'assistance et de la santé avec le souci de l'équilibre financier, souci majeur puisqu'il conditionne l'efficacité des crédits octroyés.

L'équipement sanitaire trouve la place qui lui revient dans le plan d'investissements. Un effort est fait pour associer à l'augmentation du revenu national les classes de la nation les plus déshéritées et par conséquent les plus dignes de notre attention.

I. — PRESENTATION DU BUDGET

Par comparaison avec le budget de 1954, les crédits sont en augmentation de 24,5 p. 100 dont :

Moyens des services, 8 p. 100; interventions publiques, 12 p. 100, Equipement :

Autorisations de programme, 100 p. 100; crédits de paiement, 202 p. 100.

A. — Les crédits de fonctionnement.

Ils s'établissent comme suit par rapport à 1954 (en milliers de francs) :

Moyens des services : 1954, 2.322.351; 1955, 2.518.101. — En plus, 195.750.

Interventions publiques : 1954, 59.563.905; 1955, 70.380.936. — En plus, 10.817.031.

Total : 1954, 61.886.256; 1955, 72.899.037. — En plus, 11.012.781.

1° Moyens des services :

L'augmentation des dépenses concernant les moyens des services est due à concurrence de 26.939.300 F à la mise en application de mesures acquises.

Le surplus, soit 168.811.000 F, se décompose comme suit :

Subventions de fonctionnement à certains organismes (institut national d'hygiène, service national de la santé, institut national d'études démographiques), 63.743.000 F.

Dépenses de matériel et d'entretien, 44.690.000 F.

Ajustement de crédits (personnel), 36.172.000 F.

Mesures nouvelles (transformation et création d'emplois, réorganisation du laboratoire national), 24.896.000 F.

Total, 168.811.000 F.

2° Interventions publiques :

Le montant des crédits d'aide sociale avait été fixé compte tenu des dispositions qui devaient être prises en exécution du décret du 29 novembre 1953 portant réforme des lois d'assistance.

Or le décret du 17 novembre 1954 a reporté au 1^{er} janvier 1956 les incidences financières de la réforme.

Une première lettre rectificative, n° 9569, a eu pour objet de rétablir la dotation des différents chapitres sur les bases fixées par le décret du 29 décembre 1953.

La même lettre rectificative a porté création d'un nouveau chapitre 46-36, doté d'un crédit de 450 millions de francs, destiné à permettre la distribution gratuite de 2 kilos de sucre par trimestre aux économiquement faibles.

Une deuxième lettre rectificative, n° 9653, a augmenté de 1.400.000 F la dotation du chapitre 46-31 : « Service de la population et de l'entraide. — Aide sociale aux infirmes, aveugles et grands infirmes », en conséquence de la décision prise par le Gouvernement de fixer, à compter du 1^{er} janvier 1955 :

A 160.000 F par an le montant de la majoration spéciale pour aide constante d'une tierce personne allouée aux grands infirmes;

A 180.000 F par an le montant de l'allocation de compensation visée à l'article 40 du décret du 29 novembre 1953, lorsque le requérant a besoin de l'aide constante d'une tierce personne. Cette allocation de compensation variera entre 80 et 120.000 F par an, suivant le degré d'incapacité de travail dans les autres cas.

B. — Les crédits d'équipement.

La commission de l'équipement sanitaire et social avait proposé trois hypothèses :

- 1° L'une de 150 milliards, avec participation de l'Etat de 67 p. 100 ;
- 2° L'autre de 90 milliards, avec participation de l'Etat de 50 p. 100 ;
- 3° La troisième, intermédiaire, de 120 milliards.

Le Gouvernement a retenu l'hypothèse de 90 milliards et fixé à 40 p. 100, soit 36 milliards, la part de l'Etat.

La date du 1^{er} janvier 1954 a été retenue comme point de départ de la mise en œuvre de ce plan. Les autorisations de programme accordées sur l'exercice 1954, soit 5 milliards, sont dès lors à considérer comme une première tranche. Le complément, soit 31 milliards, est étalé sur les trois années suivantes, savoir :

- 1955, 11 milliards ;
- 1956, 10 milliards.
- 1957, 10 milliards.

A noter que chaque tranche permet l'engagement d'environ 25 milliards de travaux.

II. — OBSERVATIONS GENERALES

Le rapport fait au nom de la commission des finances de l'Assemblée nationale donne des indications très précises :

- 1° Sur la mise en application de la réforme des lois d'assistance, et notamment sur les modalités de répartition des dépenses d'aide sociale entre l'Etat, les départements et les communes, qui doivent entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1956 ;
- 2° Sur les modalités d'application de la loi n° 54-592 du 11 juin 1954 concernant l'allocation aux assistés à domicile et aux assistés hospitalisés ;
- 3° Sur le problème de la fixation du taux de la majoration spéciale et de l'allocation de compensation accordées aux grands infirmes au titre de l'aide sociale ;
- 4° Sur la réorganisation de l'Institut national d'hygiène ;
- 5° Sur le problème de contrôle des médicaments.

On se reportera, avec profit, sur ces différents points audit rapport.

A. — Réforme des lois d'assistance.

Les dispositions générales du décret n° 53-1186 du 29 novembre 1953 et celles du décret d'application n° 54-611 du 11 juin 1954, en tant qu'elles portent création de bureaux d'aide sociale et de commissions d'admission, ont soulevé l'opposition unanime de votre commission des finances.

Ces dispositions sont considérées par elle comme devant avoir pour effet :

- a) De réduire notablement les attributions, les possibilités d'action et de contrôle des assemblées locales dans le même temps qu'on aggrave le poids des charges auxquelles elles auront à faire face ;
- b) De substituer à un système d'action sociale et de prévoyance, qui avait le mérite de la souplesse, un système sans doute plus évolué et rationnellement mieux conçu, mais sur lequel l'emprise des services administratifs ira, par la force des choses, en s'accroissant, depuis le bas jusqu'en haut de l'échelle. En sorte que, à brève échéance, l'aide sociale et l'action de prévoyance se trouveront « fonctionnalisées » et en quelque manière « nationalisées » sans l'accord préalable du Parlement et au préjudice des collectivités locales, lesquelles n'auront plus d'autre mandat que de payer les dépenses que des organismes irresponsables auront mises à leur charge.

Votre commission des finances souhaite que le Parlement soit appelé à discuter de la réforme des lois d'assistance. Dans cette vue, elle vous propose l'adoption dans le présent projet de loi d'un article additionnel 4 (nouveau) ainsi conçu :

« Sont abrogées les dispositions du décret n° 53-1186 du 29 novembre 1953 en ce qu'elles portent création, composition, fixation des modalités de fonctionnement et des attributions des bureaux d'aide sociale et des commissions d'admission ».

B. — L'équipement sanitaire et hospitalier.

Votre commission des finances s'était proposée de creuser ce problème, en collaboration avec la commission de la famille et de la santé. Elle s'est abstenue, sur l'indication qui lui a été donnée que le Parlement en serait saisi prochainement.

D'après les déclarations faites par le ministre, le statut du personnel hospitalier serait sur le point d'être arrêté. Quand on sait que les frais de personnel représentent 50 à 65 p. 100 de la dépense totale, on est amené à penser que le Parlement pourrait être consulté utilement.

D'autres questions requièrent tous nos soins.

Les conditions dans lesquelles s'effectue l'équipement hospitalier donnent lieu à des critiques.

Le rapporteur de la commission de la famille à l'Assemblée nationale a signalé que la construction d'un hôpital psychiatrique représenterait une dépense de 3 millions à 3 millions et demi par lit ; il a conclu à l'opportunité de projets moins onéreux.

Votre commission partage entièrement ce point de vue : elle approuve la décision qui vient d'être prise de créer, au ministère de la santé, un bureau des méthodes.

Nous avons signalé que la participation annuelle de l'Etat aux dépenses d'équipement étant de 40 p. 100, 25 milliards de travaux pourraient être engagés chaque année. Encore faut-il que les collectivités locales soient en mesure de procéder aux emprunts nécessaires.

Le coût de la construction et de l'équipement des établissements hospitaliers s'ajoute aux dépenses de fonctionnement pour déterminer le prix de journée.

Le prix de journée, c'est le problème clé. Il semble que, dans certains milieux, on se résigne trop facilement à la perspective d'une hausse constante de ce prix.

« Puisqu'il est admis, aujourd'hui, écrit-on, que le malade d'hôpital doit bénéficier de tous les médicaments, quels qu'en soient le prix et la qualité, les dépenses de médicaments seront toujours élevées.

« D'autre part, les techniques médico-chirurgicales les plus précises et les soins approfondis dont doit bénéficier aussi le malade d'hôpital indiquent la mise en œuvre de procédés de laboratoires complexes, exigeant un matériel très coûteux : curi-thérapie, radiothérapie, radiologie, etc., ainsi qu'un personnel spécialisé et nombreux.

« La hausse constante du prix de journée trouve sa raison dans les exigences du progrès incessant de la médecine et de la chirurgie, les hôpitaux devant s'adapter chaque année à des nécessités techniques nouvelles, c'est-à-dire disposer toujours de plus en plus de locaux, de plus en plus d'équipements, de matériel, et surtout d'un plus grand nombre d'employés et d'auxiliaires médicaux.

« La solution du problème... doit être recherchée dans une meilleure organisation des soins médicaux et dans une meilleure utilisation des hôpitaux. Dans un hôpital bien équipé, en matériel et en personnel, les durées d'hospitalisation abusives peuvent être réduites... les soins sont plus parfaits et les malades qui en sortent ont des convalescences moins longues, ils présentent des invalidités moins nombreuses et moins graves.

« En définitive, c'est la question de « rendement » qui domine tout le problème hospitalier ».

Ces « réflexions sur le prix de journée des hôpitaux », bien qu'elles appellent quelques réserves, méritent considération : elles pourraient servir de base à une recherche plus poussée, recherche nécessaire si l'on veut — soit dit en passant — que la journée d'hôpital ne coûte pas plus cher que la journée en clinique privée.

Votre commission des finances est prête, en collaboration avec la commission de la famille et de la santé, à se livrer à cette recherche.

C. — La procédure de visa et le contrôle des médicaments.

Les accidents provoqués par l'administration de deux spécialités pharmaceutiques ont conduit votre commission à se pencher sur le problème qui se trouvait ainsi posé et à rechercher si les mesures que le Gouvernement se propose de mettre en œuvre auront l'efficacité qu'il en attend.

La thèse du Gouvernement est que le contrôle *a priori* — autrement dit la procédure de visa — est satisfaisante.

Le contrôle *a posteriori* — autrement dit le contrôle de la fabrication des spécialités pharmaceutiques, de la similitude entre le produit vendu et le produit type — ce contrôle serait déficient, faute de moyens de laboratoire et faute de personnel.

Conclusions logiques :

- 1° Réorganisation et équipement de laboratoires ;
- 2° Création de 29 emplois de pharmaciens inspecteurs en 1955 et de 20 emplois supplémentaires en 1956, au total 49.

Votre commission est d'avis que le vrai problème n'est pas là, la solution non plus.

En voici les raisons :

Le contrôle *a posteriori* a pour objet de garantir que le produit commercialisé est rigoureusement conforme à l'échantillon qui a reçu le visa de la commission de contrôle des spécialités pharmaceutiques. Il n'y a que deux moyens d'y procéder : le premier, que nous qualifierons de préventif, c'est l'observation d'une technique de fabrication qui ne laisse place à aucune surprise quant aux qualités du produit fabriqué ; le second, c'est l'analyse du produit.

Or, existe-t-il, pour la multitude des spécialités, des techniques qui ne présentent aucune espèce d'aléas ? Dans l'affirmative, la tâche des inspecteurs serait de veiller à ce que ces techniques soient mises en œuvre partout et toujours, ce qui n'est déjà pas une mince besogne. Si la réponse à cette question ne peut pas être affirmative, le contrôle ne pourra pas éviter les erreurs.

L'analyse n'y parera pas : on ne peut évidemment y procéder que par épreuves ; en outre, un grand nombre de spécialités résistent à l'analyse.

L'efficacité du contrôle *a posteriori* se révélant douteuse, nous sommes conduit à rechercher si l'institution d'une commission de contrôle des spécialités pharmaceutiques ne souffre pas elle-même de quelques critiques. Avant de vous rapporter littéralement le procès qui en a été fait, nous nous risquons à dire que la fabrication des spécialités pharmaceutiques semble bien le domaine d'élection de spéculations d'ordre commercial plus que scientifiques ; que l'intérêt de beaucoup de produits du point de vue thérapeutique n'est pas toujours aussi certain que la loi l'exige, à défaut notamment d'observations cliniques suffisantes en nombre et en qualité, par suite,

aussi, d'une tendance à estimer les vertus d'un produit *in abstracto* plutôt qu'en considération de son action sur le malade.

Et voici, littéralement rapportées les « Considérations sur le problème du visa des spécialités pharmaceutiques », par M. Chinardet, pharmacien, ancien interne des hôpitaux de la Seine et de l'Institut du cancer :

« Avant la guerre, l'industrie pharmaceutique était libre. Seul, un « Laboratoire de contrôle » assurait une loyauté commerciale nécessaire, d'autant plus facile à faire respecter qu'elle tenait compte d'une solide morale professionnelle. Le médecin appréciait la valeur des spécialités pharmaceutiques à l'usage et en toute conscience. Il était seul juge, alors, des moyens de guérir qui s'offraient à lui sans restriction doctrinale.

« Mais, pendant la guerre, les Allemands, soucieux d'évincer et de contrôler notre industrie pharmaceutique concurrente et prospère, firent adopter l'idée d'une « Commission de contrôle des spécialités » qui, pratiquement, devait servir à mettre en tutelle notre industrie et à s'approprier nos découvertes, car cette commission demandait, pour délivrer un visa, jusqu'au mode exact de fabrication de la spécialité.

« Il est intéressant d'étudier, en premier lieu, quelle conséquence découle de la création du visa des spécialités pharmaceutiques sur le plan médical, car la collaboration clinique qu'apportent les médecins contribue beaucoup au développement de cette industrie. Les spécialités, réciproquement, ne sont viables que par l'aide qu'elles apportent aux médecins pour appliquer une thérapeutique valable.

« Or, le jugement de cette thérapeutique n'incombe plus au médecin en général, mais à une commission composée à la fois de médecins, de pharmaciens et de fonctionnaires. La valeur d'une thérapeutique n'est plus seulement subordonnée au jugement final des praticiens, mais dépend de beaucoup d'autres facteurs. En fait, une dictature est née, et quelle que soit l'honnêteté des membres de la commission, elle ne pouvait aboutir qu'à un non-sens, car elle fait perdre à la thérapeutique son sens pratique, empirique et humain, au profit d'abstractions plus ou moins scientifiques.

« Ceux qui veulent enlever aux médecins la liberté thérapeutique croient-ils vraiment qu'ils puissent faire de bonne médecine en offrant au malade, au lieu d'un homme de bon sens et de compréhension, pleinement responsable devant son cœur et devant la réalité mouvante, un être décharné, scientifique, automatisé, enchaîné, qui n'aurait plus d'autre apparence que celle d'un exécuteur de hautes œuvres ?

« Ce que je viens de dire pour la défense du médecin s'applique aussi au pharmacien fabricant.

« Nous savons tous qu'il est pratiquement impossible d'établir un contrôle scientifique rigoureux des spécialités pharmaceutiques.

« Or, le comité technique des spécialités pharmaceutiques ne délivre, comme tout le monde le sait, le visa nécessaire à la commercialisation des spécialités qu'après étude de leur mode de fabrication et après expérimentation pharmaco-dynamique et clinique particulièrement sévère.

• Qui trompe-t-on ?

« Tout d'abord, en quoi le mode de fabrication peut-il avoir un intérêt pour juger de la valeur d'une thérapeutique ? On voit trop bien par contre, et les faits sont là pour le prouver, à quoi on peut bien faire servir cette donnée établie au début, répétons-le, par une puissance occupante.

« Rechercher qualitativement et quantitativement les composants d'une formule n'est pas toujours possible. Ainsi, peut-on séparer un mélange d'extraits fluides de plantes et obtenir exactement les principes actifs qui sont souvent détruits au cours des dosages mêmes ? Comment interpréter la loi Solinbac qui limite l'admission à la sécurité sociale aux seules spécialités qui contiennent une dose suffisante de substances actives ? Qu'est-ce qu'un produit actif ? Qu'est-ce qu'une dose suffisante de produit actif ? On sait actuellement que cette dose dépend, non seulement de données chimiques, mais également de données physiques dont la plupart, il faut bien l'avouer, ne sont pas mesurables avec nos appareils actuels, sans toutefois que je veuille déjà penser aux formules futures de nos médicaments qui tiendront compte des données atomiques...

« Que penser aussi, par exemple, de l'arrêté du 22 juin 1946 qui argue de la nécessité pour une médication d'être d'un intérêt thérapeutique certain ? Encore des mots. Qu'est-ce qu'un intérêt thérapeutique certain ? Et comment mesurer cette certitude ? Il serait juste de ne poser aux malheureux préposés au « comité technique des spécialités » que des problèmes insolubles, sous peine de voir l'arbitraire s'installer en maître dans la maison.

« De même, l'expérimentation pharmaco-dynamique est sujette à caution et peut parfois induire en erreur. L'expérimentation sur l'animal ne tient nullement compte de la spécificité humaine ; ainsi, combien de produits ont une action sur l'animal sans en avoir sur l'homme et vice-versa.

« Par ailleurs, l'expérimentation clinique est également une donnée *a priori* ; tout le monde sait qu'un « médicament vaut surtout par celui qui s'en sert », ce qui explique avec les idées préconçues et autres menus défauts humains les différences considérables d'opinion de médecins, parfaitement honnêtes, sur telle ou telle thérapeutique.

« Nous avons vu aussi qu'un médicament, conçu pour telle donnée pathologique, et ayant obtenu le « satisfecit » demandé, peut apparaître soudain, lorsqu'il est abandonné au praticien, bien plus

actif pour telle autre donnée et assez inopérant vis-à-vis de la première...

« Cela prouve simplement que la science de l'homme n'est pas absolue.

« Les membres du comité technique des spécialités, par leurs nombreuses occupations, n'ont pas toujours le temps suffisant pour réfléchir et juger sagement les produits qui sont soumis à leur visa. D'autre part, et c'est normal, ils n'ont pas non plus le même sens clinique que les praticiens eux-mêmes, plus proches de l'individu malade que de la maladie. »

Et, M. Chinardet de conclure au retour à la législation d'avant-guerre.

La question de savoir si la liberté doit être rendue à l'industrie pharmaceutique, la commission de contrôle n'intervenant que pour garantir la non-toxicité des produits dans le cadre des accords internationaux, est une de celles qui ne peuvent pas prendre place dans un débat budgétaire.

Aussi bien, votre commission des finances se bornera-t-elle à souhaiter qu'il vous plaise d'ouvrir un jour ce grand débat.

D. — Le service des naturalisations.

L'an dernier, le délai d'examen des demandes de naturalisation avait soulevé de nombreuses critiques. Le nombre des dossiers en retard grandissait. Le Parlement décidait la création de dix emplois de secrétaire d'administration. Dans le même temps, un effort de modernisation des méthodes et des moyens matériels était fait par le service. Les résultats obtenus ne sont pas entièrement satisfaisants. Le nombre des naturalisations octroyées en 1953 avait été de 26.177 ; il est, pour les neuf premiers mois de 1954, de 21.966 ; si le même rythme est tenu, le nombre pour l'année 1954 sera de 29.000 environ.

Le ministère fait observer que, sur les dix postes de secrétaire d'administration dont la création avait été décidée, cinq seulement ont pu être pourvus de titulaires.

Votre commission s'étonne que les créations d'emplois, qui ont été réclamées d'une manière si pressante, n'aient pas été réalisées. Elle appréhende, en outre, qu'un formalisme excessif ne préside à l'examen des dossiers, que trop de considérations, donnant lieu à trop d'enquêtes par trop de services, soient mises en jeu.

Elle estime que lorsque des considérations, telles que la situation du marché du travail, l'encombrement de certaines professions ou toutes autres, de quelque nature qu'elles soient, sont tenues pour des empêchements dirimants, l'instruction des demandes soit réduite, sur les autres plans, à sa plus simple expression.

Elle estime encore que la pratique des ajournements à échéance brève ou moyenne (un an à trois ans) concourt à l'encombrement des services.

Elle souhaite qu'un effort de perfectionnement des méthodes soit entrepris de toute urgence.

III. — EXAMEN DES CHAPITRES

Chapitre 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales.

En vertu du décret n° 54-219 du 8 mars 1954, il a été procédé au rétablissement d'un poste de directeur de l'administration générale, du personnel et du budget. Cette création a été gagée, pour partie, par la suppression de deux postes d'administrateurs.

Votre commission a estimé que cette direction ne s'imposait pas évidemment. Sous la réserve des explications du ministre, elle en propose la suppression.

Chapitre 31-03. — Laboratoire national du ministère de la santé publique et de la population. — Rémunérations principales.

La commission, l'an dernier, avait signalé la nécessité d'une réorganisation de cet établissement, en dépit de l'avis contraire émis par les services du ministère.

Un projet de réorganisation est en voie d'exécution. Un crédit provisionnel de 3 millions de francs a été ouvert à cet effet.

Chapitre 31-11. — Services de la santé. — Rémunérations principales.

Une réduction indicative de 1.000 francs a été faite par l'Assemblée nationale pour inviter le Gouvernement à réaliser la parité de traitements entre le personnel des services extérieurs de la santé et celui des préfetures. Votre commission s'associe à cette mesure. A noter qu'un compromis intervenu avec le ministre des finances aura pour effet de porter à 498 l'indice des chefs de section. Un projet de statuts est à la délibération du conseil d'Etat.

Par ailleurs, au même chapitre, se trouve visé le décret du 8 mars 1951, en application duquel il a été créé cinq emplois d'inspecteurs principaux et supprimé huit emplois d'inspecteurs. Cette substitution s'inspire de la nécessité de dégager les inspecteurs divisionnaires dont les tâches se sont accrues (protection civile) d'une partie de leurs multiples charges.

L'effectif des inspecteurs principaux se trouve ainsi porté de 86 à 91. Les huit emplois d'inspecteurs étaient vacants. Il n'est pas exclu que cette substitution ait pour autre motif la concession d'avantages de carrière, de nature à favoriser un recrutement, qui ne s'effectue que très difficilement (30 postes vacants sur 100).

La commission des finances estime qu'il serait plus sain de procéder à une révision des rémunérations.

Chapitre 31-11. — Services de la pharmacie. — Rémunérations principales.

Pour les motifs exposés dans le paragraphe C des « Observations générales », votre commission des finances propose la suppression d'un crédit de 12.561.000 F, inscrit au titre des mesures nouvelles, pour faire face à la création de 25 emplois de pharmaciens et inspecteurs divisionnaires, principaux et ordinaires.

Votre commission souligne que l'inspection des officines, des dépôts de médicaments, herboristeries, fabriques d'eau minérale, dépôts de substances vénéneuses, coiffeurs, épiceries, drogueries, marchands de couleurs, coopératives agricoles, pourrait être faite par de simples « inventaristes » et non par des pharmaciens inspecteurs divisionnaires, principaux ou ordinaires, moyennant quoi le personnel hautement qualifié dont le ministère dispose suffirait à la tâche que représente l'inspection de 2.200 laboratoires de spécialités et de 300 entreprises de distribution ou de façonnage.

Chapitre 31-12. — Services de la pharmacie. — Indemnités et allocations diverses.

Même observation que pour le chapitre précédent et suppression d'un crédit de 730.000 F qui correspondait, parmi les mesures nouvelles, à l'incidence de la création de 25 postes prévus au chapitre 31-11.

Chapitre 31-32. — Contrôle sanitaire aux frontières. — Indemnités et allocations diverses.

Votre commission avait fait observer, l'an dernier, que ce contrôle, s'il se justifie encore dans les ports, ne présente pas le même intérêt dans les aéroports, étant donné le peu de temps qui s'écoule entre le départ et l'arrivée des voyageurs; qu'aussi bien, ne consiste-t-il que dans l'examen purement formel des documents d'ordre médical dont les passagers doivent être porteurs. Elle avait émis l'avis que de sérieuses compressions de dépenses pourraient être faites. Cette suggestion n'a pas trouvé l'assentiment du Gouvernement.

Chapitre 31-71. — Etablissement thermal d'Aix-les-Bains. Rémunérations principales et indemnités.

En application du décret du 6 janvier 1954, des employés contractuels ou auxiliaires accèdent à la titularisation. Les accessions de cette nature à la fonction publique ou à un statut particulier s'accroissent et s'accroissent, chaque année; votre commission estime qu'il y a là une cause de dévalorisation de la fonction publique susceptible de diminuer la considération dont elle doit jouir et que le Parlement ferait preuve de sagesse en ne favorisant pas les transferts de cette nature.

Chapitre 31-02. — Administration centrale. — Matériel. Travaux d'entretien.

Réduction de 4 millions de francs portant sur l'article 16: « Contrôle des médicaments (demandes de visas de spécialités et de sérums et vaccins) », pour obtenir les explications du ministre sur les conditions dans lesquelles est octroyé le visa des spécialités pharmaceutiques.

Chapitre 31-11. — Services de la pharmacie. — Remboursements de frais.

Abattement de 4.212.000 F correspondant à l'incidence des suppressions d'emplois opérées au chapitre 31-11.

Chapitre 34-91. — Loyers et impôts.

Votre commission insiste chaque année pour que soit réalisé le regroupement des services du ministère.

Indication a été donnée à la commission qu'un terrain, sis rue de Vaugirard, a été retenu comme emplacement et qu'un projet de construction est à l'examen du ministère des finances.

Chapitre 36-21. — Services de la population et de l'entraide. Subvention à l'institut national d'études démographiques.

Sur l'observation faite par M. Laffargue que la Croix-Rouge française n'est pas subventionnée, malgré le concours efficace et permanent qu'elle apporte à l'action sanitaire et sociale, votre commission propose une réduction de 4 millions à l'effet d'obtenir du Gouvernement une promesse formelle de subvention.

Chapitre 43-91. — Subventions aux centres régionaux d'action éducative, sanitaire, démographique et sociale.

Le crédit de 4.611.000 F avait été réduit à 499.000 F, montant de la dotation de 1954, par la commission des finances de l'Assemblée nationale. Il a été rétabli par l'Assemblée, avec l'accord de la commission.

Votre commission vous propose d'accepter que soit faite une nouvelle expérience avec l'espoir que sera démontrée l'efficacité de cette action.

Chapitre 46-27. — Services de la population et de l'entraide. Aide médicale aux tuberculeux.

Une réduction indicative de 1.000 F, acceptée par le Gouvernement, a été faite par l'Assemblée nationale pour attirer l'attention du ministre sur le problème du reclassement professionnel des tuberculeux.

Votre commission s'associe à cet amendement.

Chapitre 46-28. — Services de la population et de l'entraide. Aide médicale aux malades mentaux.

Réduction indicative de 1.000 F faite à l'Assemblée nationale pour souligner l'insuffisance des hôpitaux psychiatriques.

Votre commission s'associe à l'amendement.

Chapitre 47-15. — Services de la santé. — Participation de l'Etat à des dépenses de prophylaxie n'ayant pas le caractère obligatoire.

Réduction indicative de 1.000 F faite par l'Assemblée nationale pour souligner l'insuffisance du crédit affecté à la prophylaxie du cancer.

La commission s'associe à cet amendement.

Chapitre 56-90. — Frais d'étude et de contrôle pour travaux d'équipement.

Réduction indicative de 1.000 F portant sur les autorisations de programme pour obtenir du Gouvernement l'engagement de faire procéder à l'établissement de normes de construction.

Chapitre 66-10. — Subventions d'équipement aux établissements hospitaliers et de bienfaisance et aux écoles d'infirmeries.

Une réduction de 1.000 F, acceptée par le Gouvernement, a été faite par l'Assemblée nationale pour obtenir que la participation de l'Etat à la reconstruction des hôpitaux sinistrés soit portée à 40 p. 100, quelle que soit la date du commencement des travaux.

Votre commission des finances s'associe à cet amendement. Sous réserve des observations qui précèdent, votre commission des finances vous propose l'adoption du projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre de la santé publique et de la population, au titre des dépenses ordinaires de l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 72.877.967.000 F.

Ces crédits s'appliquent :

A concurrence de 2.497.031.000 F, au titre III : « Moyens des services »;

Et, à concurrence de 70.380.936.000 F, au titre IV : « Interventions publiques ».

Art. 2. — Il est ouvert au ministre de la santé publique et de la population, au titre des dépenses en capital, pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 7.000.050.000 F et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 11.531.999.000 F.

Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent :

Au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 574 millions de francs pour les crédits de paiement et de 1.061.000.000 F pour les autorisations de programme;

Au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 6.126.050.000 F pour les crédits de paiement et de 10.170.999.000 F pour les autorisations de programme.

Art. 3. — Il est inséré dans l'article 5 de la loi n° 53-59 du 3 février 1953, après le quatrième alinéa, un alinéa ainsi rédigé :

« Il en sera de même dans les autres établissements visés au premier alinéa de l'article 17 de l'arrêté n° 45-2151 du 19 octobre 1951, lorsque ces établissements ne poursuivent pas un but lucratif. Un règlement d'administration publique en fixera les conditions d'application. »

Art. 4 (nouveau). — Sont abrogées les dispositions du décret n° 53-1186 du 29 novembre 1953 en ce qu'elles portent création, composition, fixation des modalités de fonctionnement et des attributions des bureaux d'aide sociale et des commissions d'admission.

ANNEXE N° 739

(Session de 1954. — Séance du 17 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la presse, de la radio et du cinéma sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 29 de la loi n° 53-684 du 6 août 1953, portant création d'un fonds de développement de l'industrie cinématographique, par M. Lamoussé, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, lorsque le Parlement a voté la loi du 6 août 1953 portant création d'un fonds de développement de l'industrie cinématographique, il a marqué sa volonté d'accorder à la petite exploitation des avantages particuliers :

D'une part, elle peut, par dérogation aux dispositions de la loi du 26 octobre 1940, continuer à louer ses films au forfait;

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 8542, 8831, 9103 et in-8° 1582; Conseil de la République, n° 569 (année 1954).

D'autre part, elle a le droit, en renonçant à la loi d'aide, de ne pas prélever la taxe additionnelle. Mais, dans le cas où elle ne renonce pas à bénéficier de l'aide, le taux du concours financier peut s'élever jusqu'à 80 p. 100 des travaux d'embellissement et de modernisation.

Le point épineux, vous vous en souvenez, fut de définir le petit exploitant. Après de longues discussions, on s'arrêta à une définition par double référence : nombre d'entrées hebdomadaires et plafond de recettes brutes fixé par R. A. P. C'est cette définition que nous trouvons dans le premier alinéa de l'article 29 de la loi ainsi conçu :

« Les exploitants enregistrant moins de 1.200 entrées hebdomadaires pendant une période continue d'une année et réalisant un montant de recettes brutes ne dépassant pas un plafond qui sera fixé par règlement d'administration publique peuvent, par dérogation aux dispositions de la loi du 26 octobre 1910, louer leurs films au forfait. »

Toutefois, dans ce texte, une équivoque subsiste. S'agit-il de la salle exploitée ou de celui qui l'exploite ?

Dans l'article 37 du décret n° 54-156 du 26 avril 1954, le conseil d'Etat a choisi la seconde interprétation :

« Le nombre d'entrées hebdomadaires à comparer au nombre 1.200 fixé par l'article 29 de la loi du 6 août 1953 est une moyenne calculée pour chaque année civile, en divisant par le nombre de semaines d'ouverture effective le total des entrées dans l'ensemble des salles d'un même exploitant. »

Si cette interprétation était appliquée, elle aurait pour effet de restreindre non seulement le nombre des petits exploitants, mais surtout le nombre des salles appelées à bénéficier des avantages prévus par l'article 29. Un tel résultat serait contraire à la volonté du législateur. C'est pourquoi l'Assemblée nationale a voté, le 28 août 1954, une proposition de loi qui précise cette volonté en introduisant dans le premier alinéa l'expression : « ... dans une salle déterminée ».

Votre commission de la presse estime que la précision apportée est en effet indispensable pour que la loi soit bien appliquée dans son esprit.

En conséquence, elle vous propose d'adopter la proposition de loi dont la teneur suit :

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — Le premier alinéa de l'article 29 de la loi n° 53-681 du 6 août 1953 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les exploitants enregistrant, dans une salle déterminée, moins de 1.200 entrées hebdomadaires pendant une période continue d'une année et réalisant, dans cette salle, un montant de recettes brutes ne dépassant pas un plafond qui sera fixé par un règlement d'administration publique peuvent, par dérogation aux dispositions de la loi du 26 octobre 1910, louer au forfait les films projetés dans ladite salle. »

ANNEXE N° 740

(Session de 1954. — Séance du 17 décembre 1954.)

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses civiles du **ministère de la France d'outre-mer** pour l'exercice 1955, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

Paris, le 17 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 17 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses civiles du ministère de la France d'outre-mer pour l'exercice 1955.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre de la France d'outre-mer, au titre des dépenses ordinaires pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 9.736.369.000 F.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 9291, 9466, 9520 et in-8° 1631.

Ces crédits s'appliquent :

A concurrence de 7.654.879.000 F, au titre III : « Moyens des services » ;

Et à concurrence de 2.081.490.000 F, au titre IV : « Interventions publiques » ;

conformément à la répartition, par service et par chapitre, qui en est donnée à l'état A annexé à la présente loi.

Art. 2. — Il est ouvert au ministre de la France d'outre-mer, pour l'exercice 1955, au titre des dépenses en capital, des crédits s'élevant à la somme de 54.550 millions de francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 60.650 millions de francs.

Ces crédits et ces autorisations de programme sont applicables en totalité au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », conformément à l'état B annexé à la présente loi.

Art. 3. — La part contributive des territoires d'outre-mer et des territoires et états associés aux dépenses administratives de la caisse de retraites de la France d'outre-mer pour l'exercice 1955 est fixée ainsi qu'il suit :

Etats associés,	41 p. 100,	16.735.000 F.
Afrique occidentale française,	21 p. 100,	8.587.000 F.
Afrique équatoriale française,	11,5 p. 100,	4.702.000 F.
Madagascar,	11,5 p. 100,	4.702.000 F.
Nouvelle-Calédonie,	3 p. 100,	1.227.000 F.
Océanie,	1,6 p. 100,	651.000 F.
Saint-Pierre-et-Miquelon,	1,3 p. 100,	532.000 F.
Côte française des Somalis,	1,5 p. 100,	611.000 F.
Togo,	3,5 p. 100,	1.431.000 F.
Cameroun,	4,1 p. 100,	1.677.000 F.
Total,		40.891.000 F.

Ces contributions seront inscrites en recettes au budget général de l'exercice 1955 à la rubrique « Produits divers ».

Art. 4. — I. — La contribution annuelle de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien aux dépenses du contrôle est fixée à 1.566.512 F.

II. — La contribution annuelle des territoires d'outre-mer et des territoires associés aux dépenses du commissariat de l'office central des chemins de fer est fixée à la somme de 121.200 F, ainsi répartie :

Afrique occidentale française,	81.000 F.
Madagascar,	16.200 F.
Afrique équatoriale française,	9.000 F.
Cameroun,	10.000 F.
Togo,	5.000 F.
Total,	121.200 F.

Le montant de ces contributions sera inscrit en recettes au budget général à la rubrique « Produits divers ».

Art. 5. — Le bénéfice de l'article 2 de la loi de finances du 26 février 1887, de l'article 12 de la loi de finances du 30 mars 1888 et de l'article 150 de la loi de finances du 29 avril 1926 est étendu aux élèves de l'école nationale de la France d'outre-mer.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 17 décembre 1954.

Le président,
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

ETATS ANNEXES

Etat A. — Tableau, par service et par chapitre, des crédits ouverts pour l'exercice 1955 au titre des dépenses ordinaires.

(En milliers de francs.)

France d'outre-mer.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 452.555.

Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 67.573.

Chap. 31-03. — Inspection de la France d'outre-mer. — Soldes et accessoires de solde, 75.180.

Chap. 31-21. — Etablissements d'enseignement et musée de la France d'outre-mer. — Rémunérations principales, 82.719.

Chap. 31-22. — Etablissements d'enseignement et musée de la France d'outre-mer. — Indemnités et allocations diverses, 10.523.

Chap. 31-23. — Formation complémentaire de divers fonctionnaires, 3.207.

Chap. 31-31. — Services administratifs. — Rémunérations principales, 49.081.

Chap. 31-32. — Services administratifs. — Indemnités et allocations diverses, 4.691.

Chap. 31-41. — Personnel d'autorité en service dans les territoires d'outre-mer. — Rémunérations principales, 2.397.390.

Chap. 31-42. — Personnel d'autorité en service dans les territoires d'outre-mer. — Indemnités et allocations diverses, 202.294.

Chap. 31-51. — Magistrats de droit civil et de droit pénal français en service dans les territoires d'outre-mer. — Rémunérations principales, 991.165.

Chap. 31-52. — Magistrats du droit civil et de droit pénal français en service dans les territoires d'outre-mer. — Indemnités et allocations diverses, 41.915.

Chap. 31-61. — Etablissements permanents des terres australes et antarctiques. — Soldes et accessoires de soldes, 48.146.

Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 1.300.109.

Total pour la 1^{re} partie, 5.726.278.

3^e partie. — *Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.*

Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 549.252.

Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 23.145.

Total pour la 3^e partie, 572.697.

4^e partie. — *Matériel et fonctionnement des services.*

Chap. 31-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 26.370.

Chap. 31-02. — Administration centrale. — Matériel, 63.149

Chap. 31-03. — Inspection de la France d'outre-mer. — Matériel et remboursement de frais, 398.

Chap. 31-04. — Dépenses de fonctionnement particulières au service d'information, de documentation et de propagande, 24.232.

Chap. 31-05. — Contribution à l'entretien et au fonctionnement des postes de radiodiffusion d'outre-mer, 332.000.

Chap. 31-21. — Etablissements d'enseignement et musée de la France d'outre-mer. — Matériel et remboursement de frais, 19.130.

Chap. 31-31. — Services administratifs. — Matériel et remboursement de frais, 7.562.

Chap. 31-41. — Personnel d'autorité en service dans les territoires d'outre-mer. — Remboursement de frais, 422.000.

Chap. 31-51. — Magistrats de droit civil et de droit pénal français en service dans les territoires d'outre-mer. — Remboursement de frais, 202.000.

Chap. 31-61. — Etablissements permanents des terres australes et antarctiques. — Matériel et remboursement de frais, 121.250.

Chap. 31-91. — Loyers et réquisitions, 3.138.

Chap. 31-92. — Achat et entretien de matériel automobile, 7.277.

Chap. 31-93. — Remboursements à diverses administrations, 45.860.

Total pour la 1^{re} partie, 1.277.366.

6^e partie. — *Subventions de fonctionnement.*

Chap. 36-22. — Subvention à l'académie des sciences coloniales, 1.770.

Chap. 36-91. — Dépenses administratives de la caisse de retraites de la France d'outre-mer, 40.891.

Total pour la 6^e partie, 42.661.

7^e partie. — *Dépenses diverses.*

Chap. 37-91. — Frais d'instance et de justice. — Réparations civiles, 1.200.

Chap. 37-92. — Dépenses de contrôle du chemin de fer franco-éthiopien, 4.677.

Chap. 37-93. — Dépenses afférentes à diverses élections outre-mer, 30.000.

Chap. 37-94. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations, mémoire.

Total pour la 7^e partie, 35.877.

8^e partie. — *Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.*

Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance (moyens des services), mémoire.

Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services), mémoire.

Total pour la 8^e partie, mémoire.

Total pour le titre III, 7.651.879.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

1^{re} partie. — *Interventions politiques et administratives.*

Chap. 41-91. — Subventions aux budgets fédéraux et locaux des territoires d'outre-mer, 1.406.000

Chap. 41-92. — Missions de délimitation et d'abornement de la frontière A. E. F.-Congo belge, 2.000.

Chap. 41-93. — Indemnisation des populations Pongwés de Libreville (Gabon). — Troisième tranche, 4.000.

Chap. 41-94 (nouveau). — Contribution de l'Etat aux charges résultant de la réparation des dommages matériels causés par les troubles survenus à Madagascar, 250.000.

Total pour la 1^{re} partie, 1.662.000.

4^e partie. — *Action économique. — Encouragements et interventions.*

Chap. 41-01 (nouveau). — Remboursement de charges fiscales et sociales au bénéfice de certaines activités industrielles et agricoles, 360.000.

Chap. 41-02 (nouveau). — Subvention à l'association nationale pour le développement du tourisme dans les territoires d'outre-mer, 1.000.

Total pour la 4^e partie, 361.000.

6^e partie. — *Action sociale. — Assistance et solidarité.*

Chap. 46-91. — Subventions aux œuvres privées dans les territoires d'outre-mer, 9.500.

Chap. 46-92. — Action sociale en faveur de personnes étrangères à l'administration, 48.990.

Total pour la 6^e partie, 58.490.

8^e partie. — *Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.*

Chap. 43-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques), mémoire.

Chap. 43-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques), mémoire.

Total pour la 8^e partie, mémoire.

Total pour le titre IV, 2.081.490.

Total pour les dépenses ordinaires, 9.736.369.

Etat B. — *Tableau, par service et par chapitre, des autorisations de programme et des crédits de paiement accordés pour l'exercice 1955 au titre des dépenses en capital.*

(En milliers de francs.)

France d'outre-mer.

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

7^e partie. — *Equipelement administratif et divers.*

Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, autorisations de programme, mémoire; crédits de paiement, mémoire.

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

A. — *Subventions.*

7^e partie. — *Equipelement administratif et divers.*

Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, autorisations de programme, mémoire; crédits de paiement, mémoire.

8^e partie. — *Investissements hors de la métropole.*

Chap. 68-20. — Subvention au fonds commun de la recherche scientifique et technique outre-mer, autorisations de programme, 1.250.000; crédits de paiement, 1.250.000.

Chap. 68-90. — Subvention au fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer (section générale), autorisations de programme, 14 millions; crédits de paiement, 12.999.999.

Chap. 68-92. — Subvention au fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer (section des territoires), autorisations de programme, 33.750.000; crédits de paiement, 29.850.001.

Chap. 68-94. — Subventions pour l'équipement public des territoires d'outre-mer, autorisations de programme, 400.000; crédits de paiement, 500.000.

Totaux pour la 8^e partie, autorisations de programme, 49.400.000; crédits de paiement, 44.600.000.

B. — *Prêts et avances.*

8^e partie. — *Investissements hors de la métropole.*

Chap. 60-80. — Prêts à la caisse centrale de la France d'outre-mer pour le financement du plan de modernisation et d'équipement dans les territoires d'outre-mer, autorisations de programme, 11.250.000; crédits de paiement, 9.950.000.

Totaux pour le titre VI, autorisations de programme, 60.650.000; crédits de paiement, 51.550.000.

Totaux pour les dépenses en capital, autorisations de programme, 60.650.000; crédits de paiement, 51.550.000.

ANNEXE N° 741

(Session de 1954. — Séance du 17 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à exonérer les communes de Moselle et d'Alsace des conséquences dommageables de certains actes accomplis par les fonctionnaires allemands chargés par l'ennemi de l'administration de ces communes de 1940 à 1945 et à indemniser les personnes lésées, conformément à la législation sur les dommages de guerre, par M. Chochoy, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, votre commission de la reconstruction a estimé qu'il était de son devoir de se saisir pour avis de cette proposition de loi dont le but est triple :

1° Déclarer que les communes sinistrées dans les parties du territoire national annexées de fait ne sont pas tenues de réparer les

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 8128, 8399, 8396, 9241 et in-S° 1601; Conseil de la République, nos 588, 707 et 735 (année 1954).

actes dommageables résultant de mesures exceptionnelles sortant du cadre de la gestion administrative normale;

2° Décider que ces actes dommageables, si leurs auteurs demeurent personnellement introuvables ou si la justification est apportée que, dans les territoires annexés de fait, le spoliateur a été l'ennemi, ses organismes ou ses ressortissants, seraient réglés dans le cadre des lois des 23 avril 1949 et 28 octobre 1946;

3° Enfin, réaffirmer la substitution de l'Etat aux collectivités publiques à la charge desquelles une décision aura mis ou mettra la réparation de ces actes dommageables.

Sur le premier point, essentiellement juridique, votre commission de la reconstruction n'a présenté que de brèves observations, mais, comme le dit excellemment notre collègue M. Schwartz, au nom de votre commission de l'intérieur, il lui est apparu que l'on pouvait justement contester « la valeur de la notion de la pérennité des collectivités publiques dans le cas des communes des départements annexés de fait qui étaient, en effet, dirigées par des « maires » désignés directement par l'autorité centrale nazie pour des raisons essentiellement politiques, et non élus par la population ».

C'est, en effet, sur le principe: « Toute personne morale de droit public a une existence continue, indépendante de ses organes », que la cour de cassation a rendu ses arrêts du 2 septembre 1952 qui ont soulevé une légitime inquiétude dans nos départements de l'Est. Cette position nous paraît contraire à l'esprit dans lequel a été votée la loi du 23 avril 1949 dont l'article 1^{er} spécifie bien que dans les parties du territoire annexé de fait par l'ennemi « l'indemnisation ne sera subordonnée dans ces cas, à aucune autre condition ou formalité préalable que la seule justification que le spoliateur, acquéreur, liquidateur ou gérant a été l'ennemi, ses organismes, ses ressortissants ou ses agents ».

Comment peut-on valablement soutenir que les « Oberbürgermeister » allemands nommés par le gouvernement du Reich pour gérer les communes françaises, dont d'ailleurs les délimitations géographiques avaient souvent été modifiées, ne sont pas des organismes de l'ennemi ?

Sur le deuxième point, votre commission de la reconstruction estime parfaitement normal que la garantie de l'Etat ne s'applique qu'aux indemnités ayant pour objet la réparation de dommages causés à des biens de la nature de ceux dont la reconstitution est admise par la législation sur les dommages de guerre, ce qui exclut l'indemnisation du manque à gagner et des fruits. N'est-il pas normal que deux propriétaires dont les immeubles auront été détruits, l'un par une bombe allemande, l'autre sur ordre d'une autorité allemande, soient indemnisés de la même façon ? Victimes, l'un d'un fait matériel, l'autre d'une décision, mais privés identiquement d'un bien, ils entrent dans la grande, la trop grande famille des sinistrés par faits de guerre.

Sur le troisième point, c'est-à-dire sur le principe de l'autorité de la chose jugée, il n'appartient pas à votre commission de la reconstruction de se prononcer; mais il ne nous a pas paru possible de laisser à la charge des communes le poids d'indemnités souvent sans aucun rapport avec les ressources communales et avec les possibilités contributives de leurs habitants.

Enfin, votre commission m'a chargé d'attirer votre attention sur deux lacunes du texte à propos desquelles nous désirerions obtenir des assurances du Gouvernement:

1° Actuellement, les sinistrés sont forcés pour se réclamer du bénéfice de la loi du 28 octobre 1946: il doit être bien entendu que cette forclusion ne saurait être opposable aux personnes qui ont engagé une action judiciaire en se référant à l'ordonnance du 21 avril 1945 ou à la loi du 23 avril 1949;

2° Les indemnités déjà perçues au titre d'un acte dommageable, tel qu'il est défini par la proposition de loi, et qui n'ont pas pu permettre la reconstitution du bien devront être considérées comme des acomptes.

C'est sous le bénéfice de ces observations que votre commission de la reconstruction donne un avis favorable à la proposition de loi qui vous est soumise.

ANNEXE N° 742

(Session de 1954. — Séance du 18 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de la santé publique et de la population pour l'exercice 1955, par M. Plait, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de la santé publique et de la population pour l'exercice 1955, que votre commission de la famille, de la population et de la santé publique m'a donné mission de rapporter devant vous appelle, avant tout examen, une mise au point qui résulte de deux lettres rectificatives déposées par le Gouvernement.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9298, 9569 (rectifié), 9501, 9576 et in-8° 1665; Conseil de la République, nos 691 et 738 (année 1954).

La première lettre rectificative du 24 novembre 1954 a pour effet de modifier la répartition des crédits portant sur quinze chapitres d'action sociale (assistance, solidarité et prévoyance) dont le montant s'élève à la somme de 41 milliards 738 millions. Le crédit n° 53-1186 du 3 novembre 1953 portant réforme des lois d'assistance prévoit une nouvelle répartition des dépenses d'aide sociale entre l'Etat et les collectivités. Ces dispositions sont précisées par un décret récent, n° 54-1139 du 17 novembre 1954. Le ministre de la santé publique et de la population avait procédé à la répartition de ces crédits en vue de l'application de ces décrets au 1^{er} janvier 1955. Cette date d'application ayant été reportée au 1^{er} janvier 1956, la dotation des chapitres d'action sociale est rétablie sur les bases fixées par le décret du 29 mars 1956. Ces modifications n'entraînent pas, sur l'ensemble du budget, d'incidences financières.

Cette même lettre rectificative comporte un chapitre nouveau n° 43-36 ayant pour objet une distribution gratuite de deux kilos de sucre, chaque trimestre, aux titulaires de la carte d'économiquement faibles auquel est affecté un crédit de 450 millions.

La deuxième lettre rectificative a été déposée au cours des débats devant l'Assemblée nationale. Elle intéresse le chapitre n° 46-31 concernant l'aide sociale aux infirmes, aveugles et grands infirmes, qui avait été disjoint. Le Gouvernement a décidé d'inscrire les crédits qui permettront de porter l'allocation aux grands infirmes à un taux correspondant à celui qui résulterait de la référence aux allocations de la sécurité sociale. Le crédit affecté au chapitre n° 46-31 s'élève à la somme de 11 milliards 293 millions, soit en augmentation de 1 milliard 400 millions.

En tenant compte de ces modifications, le budget du ministère de la santé publique et de la population qui vous est soumis s'élève donc:

Pour les crédits de fonctionnement, à 72.899.033.000 F.

Pour les crédits d'équipement, à 7.000.050.000 F.

Soit au total, 79.899.083.000 F.

Les sommes votées pour 1954 s'élevaient à 61.199.256.000 F.

Le budget pour l'exercice 1955 qui vous est soumis est en augmentation sur le précédent de 15.699.828.000 F.

Votre commission de la famille, de la santé publique et de la population a examiné ce budget et, sur certains chapitres, a présenté des observations qu'elle m'a chargé de vous rapporter.

A. — Dépenses ordinaires.

Chapitre 31-11. — Service de santé. — Rémunérations principales.

Article 1^{er}. — Traitements du personnel titulaire.

1. — Fonctionnaires de direction à l'échelon départemental:

Le nombre des médecins inspecteurs de la santé fixé par décret est le suivant:

18 inspecteurs divisionnaires;

91 inspecteurs principaux;

101 inspecteurs.

Le poste de directeur départemental de la santé, qui est le poste clé des services extérieurs doit être tenu par un inspecteur principal; or, dans de nombreux départements, c'est un inspecteur qui fait fonction de directeur départemental. Il existe une diminution de l'effectif théorique aggravée par le manque de candidatures. Vingt postes sont à pourvoir. Au dernier concours du 15 novembre 1954, cinq candidats (quatre femmes et un homme) ont été admis.

Cette désaffectation a pour cause essentielle la modicité des traitements. On constate que le directeur départemental de la santé (indice 580) gagne moins que les autres directeurs départementaux et moins que les médecins de sanatorium, des hôpitaux psychiatriques et des dispensaires, qui sont contrôlés par lui (indice 600).

Le médecin inspecteur débutant perçoit un traitement de 48.000 F par mois au début de sa carrière. Les médecins inspecteurs de la santé pourraient assurément percevoir les indemnités. Mais cette solution ne résoud pas le problème. En effet, les indemnités ne comptent pas pour le calcul de la retraite et il faut d'ailleurs noter que cette retraite ne sera jamais élevée, en raison de l'entrée tardive dans l'administration de ces fonctionnaires.

Les inspecteurs de la santé sont recrutés par concours et on exige d'eux, outre le diplôme de docteur en médecine, un diplôme d'hygiéniste et une année de stage dans une école nationale de santé.

La fonction est minimisée, alors qu'elle devrait être, sinon majorée, du moins équivalente aux autres fonctions similaires de l'Etat.

Le ministère de la santé publique a manifesté son inquiétude devant ce recrutement insuffisant et, pour pallier le manque de candidatures, il a proposé au chapitre 43-12 la création de bourses d'études dont le montant est fixé à 1.650.000 F.

De plus, un accord avec la direction du service de santé militaire permet à quatre élèves de l'école de santé de Lyon d'opter à la sortie de l'école pour le ministère de la santé publique.

Votre commission demande le relèvement des indices des médecins inspecteurs de la santé.

II. — Personnel de bureau des directions départementales de la santé :

Ce personnel est issu des personnels de préfecture. Il est détaché au ministère de la santé publique ; ces fonctionnaires ont la même qualification, les mêmes origines et effectuent le même travail et, cependant, il existe entre la situation des sous-chefs et des chefs de section administrative et celle du personnel de préfecture une différence de traitements vraiment inadmissible ; la stricte équité exige un parallélisme entre ces personnels.

Des promesses leur ont été faites depuis longtemps. M. le ministre, au cours de son audition devant votre commission, nous a donné l'assurance que le personnel de bureau des directions départementales de la santé recevrait satisfaction par la publication très prochaine de leurs statuts.

Votre commission prend acte de cette déclaration.

Chapitre 31-41. — Services de la pharmacie. — Rémunérations principales.

Votre commission a longuement étudié ce chapitre, qui a pour objet la création d'emplois de vingt-cinq postes de pharmaciens inspecteurs.

Pour justifier la demande de ces mesures nouvelles, M. le ministre de la santé publique et de la population invoque les incidents récents et douloureux qui ont démontré de façon absolue la nécessité de renforcer le contrôle de la fabrication des médicaments et de leur distribution au public, contrôle qui comporte implicitement la réorganisation des laboratoires de l'Etat.

Aux termes du décret n° 1890 du 21 juin 1942 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 11 septembre 1941, ce contrôle est confié aux fonctionnaires de l'inspection des pharmacies relevant de l'autorité du ministère de la santé publique et de la population.

Ce texte dispose dans son titre V :

« Art. 41. — Les inspecteurs des pharmacies procèdent, au moins une fois l'an, à l'inspection des officines, des pharmacies visées à l'article 25 de la loi du 11 septembre 1941, des établissements pharmaceutiques visés à l'article 39 de ladite loi, des dépôts de médicaments détenus par les médecins visés à l'article 29 de la loi précitée, des herboristeries. »

« Art. 45. — Les pharmaciens, les médecins visés à l'article 29 de la loi du 11 septembre 1941, les herboristes et tous les détenteurs de produits pharmaceutiques, diététiques, hygiéniques ou toxiques sont tenus de présenter aux inspecteurs des pharmacies les drogues et compositions qu'ils possèdent dans leurs officines, dépôts, magasins, laboratoires et leurs dépendances. »

De l'étude de ce texte, il ressort que les inspecteurs des pharmacies sont chargés, comme leur nom l'indique, d'inspecter certains établissements, c'est-à-dire de se rendre périodiquement :

Obligatoirement, dans les officines, les pharmacies d'hôpitaux et de cliniques, chez les vétérinaires possédant un dépôt de produits vétérinaires, les herboristes, chez les dépositaires d'eaux minérales ;

Ocasionnellement, dans les dépôts de substances vénéneuses et toxiques, les épiceries, drogueries, marchands de couleur, coiffeurs, coopératives agricoles.

De plus, ils doivent inspecter les laboratoires de spécialités et les entreprises de distribution et de façonnage.

Les inspecteurs de la pharmacie ont donc, en réalité, deux activités très différentes : d'une part, l'inspection et, éventuellement, le prélèvement de certains produits destinés à être soumis à l'analyse, d'autre part, le contrôle de ces produits, leur analyse par le laboratoire.

Le corps des inspecteurs des pharmacies comprend actuellement :

A. — Service central de la pharmacie :

3 pharmaciens inspecteurs divisionnaires à compétence nationale placés directement sous l'autorité hiérarchique du chef du service central de la pharmacie ;

1 pharmacien inspecteur divisionnaire ;

5 pharmaciens inspecteurs principaux ;

7 pharmaciens inspecteurs.

B. — Services extérieurs :

5 pharmaciens inspecteurs divisionnaires ;

12 pharmaciens inspecteurs principaux ;

12 pharmaciens inspecteurs.

soit, au total, 29 fonctionnaires titulaires, auxquels viennent s'ajouter 26 pharmaciens contractuels à occupation accessoire, dont 3 inspecteurs divisionnaires et 23 inspecteurs principaux. La plupart des inspecteurs à occupation accessoire sont des professeurs de faculté.

Le chapitre 31-41 qui vous est soumis demande, pour l'exercice 1955, la création de 25 postes nouveaux, soit :

5 pharmaciens inspecteurs divisionnaires ;

9 pharmaciens inspecteurs principaux ;

11 pharmaciens inspecteurs.

En réponse à une question écrite posée par un parlementaire et parue dans le *Journal officiel* du 26 novembre 1954, M. le ministre de la santé publique et de la population fait connaître que :

« L'établissement de son programme de renforcement de l'inspection de la pharmacie comporte, d'ici à 1956, la création de quarante-

cinq emplois nouveaux pour arriver, en moyenne, à un inspecteur par département. Dès 1955, vingt-cinq emplois seront créés, si le Parlement vote les crédits nécessaires. Il n'est pas possible de prévoir au cours d'une seule année un recrutement plus étendu, si on veut garder au corps d'inspection sa qualité actuelle. »

Il s'agit donc, pour l'exercice 1955, de la création d'une première tranche de vingt-cinq nouveaux inspecteurs des pharmacies, qui sera suivie, pour l'exercice suivant, d'une seconde tranche portant création de vingt emplois nouveaux, afin d'obtenir un pharmacien inspecteur par département.

Votre commission se fait l'interprète de l'inquiétude de la population française à la suite des accidents mortels provoqués par certains produits pharmaceutiques délivrés au public, mais estime que ce n'est pas par la création d'un poste d'inspecteur par département que des incidents semblables seront évités.

Elle désire ardemment le contrôle des produits pharmaceutiques mais estime que ce n'est pas par ce moyen qu'il pourra être effectivement réalisé et demande la disjonction de cet article.

Chapitre 31-91. — Loyers et impôts.

Ce chapitre est destiné au crédit de 33 millions affecté à la location de l'ensemble des immeubles occupés par le ministère de la santé publique dans plusieurs quartiers de Paris, en particulier les hôtels de la rue de Tilsitt et les services de la naturalisation établis rue Seribe.

La commission de la santé publique estime que tous les services ministériels devraient être groupés dans un immeuble lui appartenant.

M. le ministre nous a fait connaître qu'un terrain est mis à sa disposition boulevard de Vaugirard. Nous nous en félicitons et nous espérons que le crédit de 800 millions qu'il a demandé au budget de l'éducation nationale, au titre de la construction des bâtiments civils, lui sera accordé, afin que les travaux soient entrepris dans le plus court délai.

Chapitre 36-11 — Services de la santé. — Subventions à l'Institut national d'hygiène.

Dans l'avis que nous avons eu l'honneur de vous présenter l'an dernier, nous vous avons fait part de notre regret de constater la diminution des crédits proposés au titre des subventions de l'Institut national d'hygiène.

Je vous rappelle brièvement qu'en 1953 les crédits votés s'élevaient élevés à 230 millions.

Pour l'exercice 1954, les crédits proposés présentaient une diminution de 12 millions. Or, un certain nombre de dépenses étant absolument incompressibles, cette diminution avait pour effet de réduire l'activité de cet organisme concernant la recherche scientifique et, en particulier, l'attribution de bourses de recherches et d'enquêtes.

L'Assemblée nationale avait disjoint l'article du budget. Par lettre rectificative, le Gouvernement avait augmenté la dotation de 5 millions ; la subvention à l'Institut national d'hygiène se trouvait cependant réduite de 7.500.000 F par rapport à 1953.

Le budget qui vous est présenté pour l'exercice 1955 rétablit la situation, et les sommes qui lui sont affectées s'élèvent à 257 millions. Nous remercions M. le ministre de la santé publique de pouvoir ainsi permettre à l'Institut national d'hygiène de remplir sa mission.

Chapitre 43-11. — Services de santé. — Subventions à des écoles. — Frais d'enseignement.

A l'article 5 (nouveau), il est constaté l'inscription d'un crédit pour frais d'enseignement du personnel, de transfusion sanguine, s'élevant à la somme de 8 millions. La commission de la santé publique constate avec satisfaction l'intérêt que porte le Gouvernement à cette nouvelle méthode de traitement, qui sauve chaque jour de nombreuses vies humaines et qui nécessite une intensification de la formation du personnel de la transfusion sanguine.

Chapitre 43-12. — Services de la santé. — Bourses.

Votre commission constate l'effort fait par le Gouvernement pour augmenter le nombre des bourses d'études du service de la santé. Elle formule le vœu que les sommes mises à la disposition des infirmières, laborantines, sages-femmes, élèves masseurs aveugles soient maintenues et même augmentées dans les budgets suivants.

Les bourses d'études pour infirmières passent de 42 millions en 1954 à 81 millions pour l'exercice 1955. Elles sont presque doublées. Ces dispositions méritent d'être signalées.

Chapitre 43-91. — Subventions aux centres régionaux d'action éducative, sanitaire, démographique et sociale.

Cette subvention avait été pratiquement supprimée en 1954. Votre commission avait signalé l'an dernier l'utilité de ces centres qui, par des conférences, des séances de projection ou de cinéma, rendent de réels services en faveur de la prévention des maladies et dans la lutte contre les fléaux sociaux. Elle en avait déploré la suppression. Elle constate avec satisfaction le rétablissement de ces crédits au même taux qu'en 1953.

Chapitre 46-13. — Services de la santé. — Dotation des établissements nationaux de bienfaisance.

La commission de la santé, à propos de l'article 2 concernant la dotation de l'hospice national des Quinze-Vingts, s'élevait à 400 millions de francs, demande à M. le ministre de lui faire connaître si le programme de reconstruction de cet établissement sera bientôt réalisé.

L'hospice national des Quinze-Vingts comprend de deux services :

La clinique ophtalmologique, dont la réputation est mondiale et dont les locaux ne sont pas assez vastes pour recevoir les malades toujours plus nombreux qui se présentent aux consultations ;

L'hospice destiné aux aveugles et à leurs familles, qui comprend des logements, au nombre de 300 environ, indépendants les uns des autres. Ces locaux sont dans un état de délabrement incroyable. Un programme de reconstruction a été envisagé pour reconstruire par phases successives, sur le terrain actuel, un vaste établissement aéré doté des perfectionnements les plus récentes. Il serait urgent que soient entrepris ces travaux pour le bon renom du pays en faveur des plus malheureux parmi les plus déshérités.

Nous abordons maintenant les chapitres intéressant l'action sociale, assistance, solidarité et prévoyance.

Il s'agit de la fraction la plus importante du budget de la santé publique, puisque six chapitres totalisent à eux seuls la somme d'environ 55 milliards sur les 72 milliards affectés aux dépenses ordinaires.

L'étude des chapitres de l'action sociale est dominée par la réforme des lois d'assistance, qui a fait l'objet des décrets n° 53-1186 du 29 novembre 1953.

Il était devenu nécessaire de codifier et de simplifier les divers services d'assistance et d'en rajourner le cadre. Dans le nouveau texte, le terme « assistance » a été remplacé par celui « d'aide sociale » qui est plus exact ; en effet, il s'agit, non pas de charité accordée aux malades, aux victimes passagères des conditions économiques, mais d'une œuvre de solidarité nationale envers ceux qui souffrent et qui sont dans le besoin.

Il est, certes, difficile de juger actuellement la valeur et la portée de ce texte, mais il faut espérer que les nouvelles dispositions apporteront une aide accrue aux véritables défavorisés.

Des règlements d'administration publique préciseront les modalités d'application de cette réforme. L'un de ces règlements est paru le 17 novembre 1954, portant notamment sur le pourcentage des dépenses d'aide sociale incombant respectivement à l'Etat, aux départements et à l'ensemble de toutes les communes. Ces dépenses sont divisées en trois groupes :

- 1° Aide sociale à l'enfance, hygiène et prévention sanitaire (part de l'Etat 80 p. 100, part des collectivités 20 p. 100) ;
- 2° Aide médicale aux malades mentaux et tuberculeux (part de l'Etat 66 p. 100, part du département et des communes 33 p. 100) ;
- 3° Autres formes d'aide sociale : aide médicale (ancienne assistance médicale gratuite), aide aux aveugles et aux infirmes, allocations familiales, etc. (part de l'Etat 66 p. 100, part des collectivités 33 p. 100).

C'est en principe au 1^{er} janvier 1956 que le nouveau régime doit entrer en application ; nous avons vu au début de cet exposé comment la date de cette application prévue primitivement au 1^{er} janvier 1955 avait fait l'objet du dépôt d'une lettre rectificative de la part du Gouvernement.

Cependant, il faut bien préciser que le décret du 17 novembre 1954 fixe le principe des futures répartitions entre l'Etat et les collectivités ; un règlement d'administration publique, qui sera publié ultérieurement, fixera dans chaque département, cette répartition qui ne sera pas nécessairement la même pour chacun d'eux. Je laisse à penser les vigoureuses réactions des départements qui se croient, à tort ou à raison, lésés dans ce calcul qui s'avère très délicat.

Votre commission de la santé publique a longuement délibéré sur la réforme des lois d'assistance et au cours de l'audition de M. le ministre de la santé publique, lui a fait part de ses observations sur les règlements d'administration publique à intervenir pour son application. Ces observations sont d'autant plus pertinentes que les membres de notre Assemblée, où siègent de nombreux maires et conseillers généraux, constatent avec une certaine appréhension l'atteinte portée à l'autonomie des collectivités locales, l'objet principal de la réforme étant de simplifier et de coordonner la législation d'assistance et de réaliser les économies qui auraient pu être attribuées aux assistés eux-mêmes ; il ne semble pas que le but proposé soit atteint.

La création du bureau d'aide sociale a retenu particulièrement l'attention de la commission sur les points suivants :

Il fonctionnera dans chaque commune ou syndicat de communes. La commission désirerait que chaque commune ait son bureau d'aide sociale qui assurera la responsabilité de sa gestion ;

Sa composition, le maire président, deux membres élus par le conseil municipal et quatre membres nommés par le préfet, ne permettra pas à la commune d'affirmer sa décision ; des apaisements ont été donnés par M. le ministre qui se propose de porter à quatre le nombre des membres élus par le conseil municipal. Il serait utile de spécifier que ces membres élus ne seront pas obligatoirement pris au sein de l'assemblée communale ;

L'instruction des demandes d'admission à bénéficier des aides sociales doit obligatoirement être faite par des visiteurs-enquêteurs si le ressort territorial comprend plus de cinq mille habitants. La commission ne sous-estime pas les services que peuvent rendre ces nouveaux fonctionnaires mais estime que, dans bien des cas, les enquêtes pourraient être faites par les membres du bureau d'aide sociale ou toute personne désignée par lui.

La commission d'admission :

La commission d'admission, dont le ressort territorial est fixé par le conseil général devant examiner de 400 à 700 dossiers par an, débordera le cadre cantonal et exigera souvent de la part du maire de la commune intéressée, de longs et difficiles déplacements qui devront être rémunérés.

Chapitre 46-25. — Service de la population et de l'entraide sociale aux familles dont les soutiens indispensables effectuent leur service militaire.

Votre commission estime que les allocations militaires ne devraient pas être intégrées dans les dépenses supportées par les collectivités locales. Il s'agit d'une dépense ayant un caractère essentiellement national qui ne touche en rien à la vie départementale. Elle estime que les communes sauraient conduire correctement les enquêtes même si elles n'étaient pas appelées à partager la responsabilité financière de cette aide.

Chapitre 46-31. — Service de la population et de l'entraide sociale aux infirmes, aveugles et grands infirmes.

Le crédit proposé par le Gouvernement s'élevait, après la lettre rectificative, à 9 milliards 993 millions.

La commission de la santé de l'Assemblée nationale avait disjoint ce chapitre afin d'obtenir des explications du Gouvernement sur les récentes décisions prises en matière d'aide sociale aux infirmes, aveugles et grands infirmes.

La loi du 2 août 1949 prévoyait que le montant de l'allocation pour tierce personne serait fixé par référence au système des allocations de sécurité sociale. Les décrets du 29 novembre 1953 (réforme de l'assistance) et du 2 septembre 1954 (texte d'application) prévoyaient que les taux des allocations d'aide sociale et le plafond des ressources seraient fixés par décret et non par référence à la sécurité sociale.

La loi du 2 septembre 1954 sur la revalorisation des indemnités aux accidents du travail, portait à 200.000 F le taux de la majoration pour les assurés sociaux.

En raison des dates de publication au *Journal officiel* de ces différents textes, deux thèses se sont opposées à l'Assemblée nationale : celle du Gouvernement selon laquelle les décrets étaient en vigueur à la date de la publication de la loi du 2 septembre 1954 et la thèse inverse soutenue par la commission de la famille et la commission des finances, selon laquelle le relèvement des allocations aux vieux infirmes devait être fait par référence à la loi du 2 septembre 1954.

L'Assemblée nationale a maintenu la disjonction du chapitre proposée par la commission des finances.

Le Gouvernement a finalement déposé une deuxième lettre rectificative donnant satisfaction à l'Assemblée nationale. Le Gouvernement a décidé d'insérer au chapitre 46-31 les crédits qui permettront de porter l'allocation des grands infirmes à un taux correspondant en fait à celui qui résulterait de la référence aux allocations de sécurité sociale.

Votre commission de la santé prend acte avec satisfaction des décisions prises par le Gouvernement. Le crédit se trouve ainsi porté à 11 milliards 393 millions, en augmentation de 1 milliard 400 millions.

Chapitre 46-28. — Service de la population et de l'entraide médicale aux malades mentaux.

Votre commission constate avec satisfaction l'augmentation des crédits affectés à ce chapitre qui est présenté, pour l'exercice 1955, avec 18 milliards contre 13 milliards votés en 1954. Ces sommes seront cependant encore insuffisantes pour satisfaire les besoins actuels qui ne cessent de croître. L'alcoolisme est responsable de nombreuses affections mentales et c'est en combattant ce fléau par tous les moyens que nous arriverons à en réduire le nombre.

Par ailleurs, la commission de la santé estime que les dépenses de prophylaxie des maladies mentales prévues au chapitre 47-15 devraient revêtir un caractère obligatoire ; cette décision aurait pour effet l'attribution d'une contribution plus importante de l'Etat dont la part a été, en 1953, de 18 millions, tandis que celle des départements s'élevait à 116 millions. Il faut cependant signaler qu'un effort énorme a été fait pour la prophylaxie mentale pour l'exercice 1955 ; les sommes inscrites s'élevaient à 60 millions en augmentation de 38 millions 250.000 F sur les budgets précédents.

B. — Dépenses en capital.

Les crédits d'investissement s'élèvent à la somme de :

7 milliards en capital ;
11 milliards 500 millions en autorisation de programme.

Ces crédits en autorisation de programme s'appliquent aux investissements exécutés par l'Etat à concurrence de 1 milliard

600 millions et en investissements exécutés avec le concours de l'Etat à concurrence de 17 milliards.

La commission de l'équipement sanitaire et social, sous la présidence de M. le conseiller d'Etat Le Gorgeu, après un long et patient travail, a dressé l'inventaire général des ressources et des besoins concernant la santé publique, puis elle a hiérarchisé les urgences en fonction des possibilités de réalisation. Nous sommes actuellement à la période d'exécution dont la cadence est désormais fonction du financement.

Le rapport de la commission d'équipement sanitaire et social avait proposé trois solutions correspondant à des projets dont le montant s'élevait à 150 milliards, 120 milliards et 90 milliards. C'est cette dernière solution, solution de détresse, qui a été adoptée par le Gouvernement. Elle ne comprend que les opérations strictement indispensables et urgentes. Le taux de subvention de l'Etat qui devait être de 50 p. 100 a été réduit à 40 p. 100.

La part de l'Etat ressort donc à 36 milliards. La tranche d'autorisations de programme accordée sur l'exercice 1954 a été considérée comme la première tranche du plan quadriennal; les 31 milliards à financer sont échelonnés ainsi: 11 milliards en 1955 et 10 milliards en 1956 et 1957.

L'analyse du budget de la santé publique et de la population pour 1955 donne certes satisfaction à votre commission si on le compare à celui de l'exercice précédent; cependant ce ministère n'a pas l'ampleur que nous pourrions désirer pour remplir sa tâche essentielle, qui est de prévenir la maladie, de la dépister et tout mettre en œuvre pour la guérir.

Afin d'obtenir ce résultat, nous estimons qu'il serait nécessaire de grouper et de coordonner tous les éléments qui tendent vers ce même but et nous pensons que c'est là le rôle du ministère de la santé publique et de la population. Son autorité doit être renforcée et il faut lui donner les moyens efficaces pour l'accomplissement de cette tâche.

Nous observons avec regret une dispersion des efforts dont nous ne retirons pas les fruits que nous serions en droit d'attendre. M. le président du conseil s'est adjoint récemment un secrétaire d'Etat chargé de la coordination des activités gouvernementales relatives aux problèmes intéressant la jeunesse. Nous voudrions également que soit dévolu au ministère de la santé publique un rôle semblable dans tous les problèmes intéressant la prévention, le dépistage et le traitement des maladies.

Dans tous les départements ministériels, une action sanitaire et sociale est menée avec un empressement et un dévouement auxquels nous rendons hommage. Dans les entreprises nationalisées ou privées, cette activité procède du même élan de solidarité. Combien tous ces mouvements seraient féconds s'ils étaient groupés sous l'égide d'un même ministère!

C'est le désir que formule votre commission de la famille, de la santé publique et de la population en vous recommandant de donner un avis favorable au texte qui vous est soumis.

ANNEXE N° 743

(Session de 1954. — Séance du 21 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transport et tourisme), transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

Paris, le 18 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 18 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme).

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

(1) Voir Assemblée nationale (2^e législ.), n° 9300, 9729, 9510, 9750 et in-8° 1697.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 229.271.218.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 59.683.568.000 F, au titre III: « Moyens des services »;

Et à concurrence de 169.587.650.000 F, au titre IV: « Interventions publiques »,

conformément à la répartition par service et par chapitre, figurant à l'état A annexé à la présente loi.

Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme totale de 26.129.699.000 F et des autorisations de programme s'élevant à la somme totale de 22 milliards de francs.

Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent:

Au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 15.931.999.000 F pour les crédits de paiement et de 22 milliards de francs pour les autorisations de programme,

Au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 22.700.000 F pour les crédits de paiement;

Et au titre VII: « Réparations des dommages de guerre », à concurrence de 10.175 millions de francs pour les crédits de paiement, conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi.

Art. 3. —

Art. 4. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est autorisé à engager en 1955, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1956, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, des dépenses se montant à la somme totale de 5 milliards 237.081.000 F et réparties par service et par chapitre conformément à l'état annexé à la présente loi.

Art. 5. — Les dispositions de la loi n° 48-1540 du 1^{er} octobre 1948, autorisant le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme à subventionner certains travaux d'équipement des ports et certains travaux de défense contre les eaux et contre la mer, sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1955.

Art. 6. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement dont l'exécution pourra être autorisée en 1955 sur le réseau d'intérêt général secondaire du Vivarais-Lozère concédé à la compagnie de chemins de fer départementaux est fixé au maximum à la somme de 2 millions de francs.

Art. 7. — Est approuvé, au titre de 1955, le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français retracé à l'état D annexé à la présente loi et qui s'élève à 47.919 millions de francs.

Art. 8. — Des arrêtés du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques pourront transférer de la section II du budget des travaux publics, des transports et du tourisme (aviation civile et commerciale) à la section I de ce même budget (travaux publics, transports et tourisme) les crédits destinés au paiement des traitements, salaires, accessoires de traitements et de salaires, indemnités résidentielles et prestations familiales des fonctionnaires des ponts et chaussées, agents contractuels et ouvriers permanents des bases aériennes.

Art. 9 (nouveau). — Les collectivités locales, les syndicats de départements ou de communes pourront emprunter auprès des caisses publiques les sommes nécessaires à la reconstruction de ponts détruits par faits de guerre, compris dans la voirie nationale et inscrits au plan de reconstruction.

Les charges d'amortissement desdits emprunts qui devront être conclus pour une période d'au moins quinze ans seront remboursées aux collectivités locales, à partir de l'année suivant la réalisation desdits emprunts, sur les crédits inscrits chaque année au budget des travaux publics pour les travaux de reconstruction.

Art. 10 (nouveau). — Par dérogation aux dispositions de l'article 13 de l'ordonnance n° 45-2283 du 9 octobre 1945 modifié et à celles de l'article 10 de la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948, il pourra être procédé au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, dans la limite des crédits inscrits au budget, à des intégrations complémentaires dans le corps des administrateurs civils en faveur des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale qui appartiennent, avant le 31 décembre 1954, au cadre supérieur de ladite administration et qui remplissaient toutes les conditions requises par les textes précités pour être nommés administrateurs civils.

En tout état de cause, les nominations visées ci-dessus ne pourront porter le pourcentage d'intégration initiale au delà de 80 p. 100 de l'effectif réel des cadres supérieurs à la date du 31 décembre 1954.

Délibéré en séance publique, à Paris le 18 décembre 1954.

Le président,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

ETATS ANNEXES

Etat A. — Tableau, par service et par chapitre, des crédits ouverts pour l'exercice 1955; au titre des dépenses ordinaires.
(En milliers de francs.)

Travaux publics, transports et tourisme.**I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME****TITRE III. — MOYENS DES SERVICES****1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.**

- Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 302.355.
Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 38.259.
Chap. 31-11. — Ponts et chaussées. — Rémunérations principales, 3.719.776.
Chap. 31-12. — Ponts et chaussées. — Indemnités et allocations diverses, 231.879.
Chap. 31-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Rémunérations principales, 11.776.929.
Chap. 31-14. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Indemnités et allocations diverses, 691.313.
Chap. 31-15. — Ponts et chaussées. — Ouvriers permanents des paves et ateliers. — Salaires et accessoires de salaires, 1.366.315.
Chap. 31-16. — Ponts et chaussées. — Ouvriers titulaires des départements d'outre-mer. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 67.544.
Chap. 31-17. — Ponts et chaussées. — Service annexes. — Rémunérations principales, 27.793.
Chap. 31-18. — Ponts et chaussées. — Services annexes. — Indemnités et allocations diverses, 8.979.
Chap. 31-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Rémunérations principales, 860.718.
Chap. 31-32. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Indemnités et allocations diverses, 458.184.
Chap. 31-41. — Chemins de fer et transports. — Personnel du contrôle. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 75.209.
Chap. 31-42. — Chemins de fer et transports. — Organismes centraux et comités techniques départementaux des transports. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses. — Mémoire.
Chap. 31-51. — Institut géographique national. — Rémunérations principales, 521.816.
Chap. 31-52. — Institut géographique national. — Indemnités et allocations diverses, 31.322.
Chap. 31-53. — Institut géographique national. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires, 299.637.
Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 3.171.422.
Total pour la 1^{re} partie, 23.698.560.

2^e partie. — Personnel en retraite — Pensions et allocations.

- Chap. 32-91. — Pensions et retraites. — Prestations et versements de l'Etat, 118.013.

3^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.

- Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 5.672.185.
Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 50.196.
Total pour la 3^e partie, 5.722.681.

4^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

- Chap. 34-01. — Administration centrale. — Matériel et remboursement de frais, 61.566.
Chap. 34-11. — Ponts et chaussées. — Matériel de bureau, 356.610.
Chap. 34-12. — Ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 461.508.
Chap. 34-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Remboursement de frais, 1.225.532.
Chap. 34-14. — Ponts et chaussées. — Services annexes. — Matériel et remboursements de frais, 56.039.
Chap. 34-15. — Ponts et chaussées. — Etudes relatives à la construction de tunnel sous la Manche, mémoire.
Chap. 34-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Remboursement de frais, 9.837.
Chap. 34-41. — Chemins de fer et transports. — Matériel et remboursement de frais, 7.431.
Chap. 34-51. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 98.358.
Chap. 34-52. — Institut géographique national. — Matériel, 204.520.
Chap. 34-61. — Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais, 728.609.
Chap. 34-91. — Loyers des bureaux et indemnités de réquisition, 35.935.
Chap. 34-92. — Achat et entretien du matériel automobile, 113.221.
Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 229.322.
Total pour la 4^e partie, 3.618.339.

5^e partie. — Travaux d'entretien.

- Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations, 17.712.029.
Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations, 4.552.613.
Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations, 2.749.402.
Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations, 1.121.381.
Total pour la 5^e partie, 26.195.425.

6^e partie. — Subventions de fonctionnement.

- Chap. 36-21. — Routes. — Remboursement de frais à l'Union nationale des associations de tourisme, 210.000.
Chap. 36-22. — Routes. — Remboursement forfaitaire par l'Etat des dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine, 118.679.
Total pour la 6^e partie, 358.679.

7^e partie. — Dépenses diverses.

- Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 61.881.
Chap. 37-92. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations, mémoire.
Total pour la 7^e partie, 61.881.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

- Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services), mémoire.
Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services), mémoire.
Total pour la 8^e partie, mémoire.
Total pour le titre III, 59.683.568.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES**2^e partie. — Action internationale.**

- Chap. 42-91. — Subventions diverses, 11.409.

4^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.

- Chap. 44-31. — Ports maritimes. — Subventions aux ports autonomes, 967.955.
Chap. 44-41. — Chemins de fer. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17.098.
Chap. 44-61. — Direction générale du tourisme. — Subventions aux organismes de tourisme, 149.998.
Total pour la 4^e partie, 635.051.

5^e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.

- Chap. 45-31. — Voies navigables. — Exploitation réglementée, 723.009.
Chap. 45-41. — Chemins de fer. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général, 478.197.
Chap. 45-42. — Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 61.999.998.
Chap. 45-43. — Chemins de fer. — Réductions de tarif imposées à la Société nationale des chemins de fer français en application de la convention franco-sarroise du 20 août 1950, 710.000.
Chap. 45-44. — Chemins de fer. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 73.999.997.
Chap. 45-45. — Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens, 2.999.999.
Total pour la 5^e partie, 143.941.191.

6^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.

- Chap. 46-41. — Chemins de fer. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 21.999.999.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

- Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques), mémoire.
Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques), mémoire.
Total pour la 8^e partie, mémoire.
Total pour le titre IV, 469.587.650.
Total pour l'Etat A, 229.271.248.

Etat B. — Tableau, par service et par chapitre, des autorisations de programme accordées et des crédits de paiement ouverts au titre des dépenses en capital pour l'exercice 1955.

(En milliers de francs.)

Travaux publics, transports et tourisme.

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

Chap. 53-20. — Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations, autorisations de programme, 6.380.000; crédits de paiement, 4.976.500.

Chap. 53-30. — Voies de navigation intérieure. — Equipement, autorisations de programme, 5.880.000; crédits de paiement, 2.431.500.

Chap. 53-32. — Travaux de défense contre les eaux, autorisations de programme, 200.000; crédits de paiement, 1.009.999.

Chap. 53-34. — Ports de commerce. — Equipement, autorisations de programme, 7.115.000; crédits de paiement, 4.907.000.

Chap. 53-36. — Ports de pêche. — Equipement, autorisations de programme, 400.000; crédits de paiement, 196.500.

Chap. 53-38. — Etablissements de signalisation maritime, autorisations de programme, 678.000; crédits de paiement, 807.000.

Totaux pour la 3^e partie, autorisations de programme, 20.683.000; crédits de paiement, 11.331.499.

5^e partie. — Logement et urbanisme.

Chap. 55-90. — Participations aux travaux d'urbanisme dans les villes sinistrées, autorisations de programme, néant; crédits de paiement, mémoire.

7^e partie. — Equipement administratif et divers.

Chap. 57-50. — Institut géographique national. — Equipement, autorisations de programme, 600.000; crédits de paiement, 932.000.

Chap. 57-90. — Services des travaux publics et des transports. — Equipement en immeubles pour les bureaux, autorisations de programme, 350.000; crédits de paiement, 258.000.

Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, autorisations de programme, néant; crédits de paiement, mémoire.

Totaux pour la 7^e partie, autorisations de programme, 950.000; crédits de paiement, 1.190.000.

8^e partie. — Investissements hors de la métropole.

Chap. 58-30. — Etablissements de signalisation maritime. — Equipement dans les territoires d'outre-mer, autorisations de programme, 367.000; crédits de paiement, 410.500.

Totaux pour le titre V, autorisations de programme, 22 millions; crédits de paiement, 15.931.999.

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ÉTAT

A. — Subventions et participations.

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

Chap. 63-90. — Subventions d'équipement pour travaux divers, autorisations de programme, néant; crédits de paiement, 22.700.

7^e partie. — Equipements administratifs et divers.

Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, autorisations de programme, néant; crédits de paiement, mémoire.

Totaux pour le titre VI, autorisations de programme, néant; crédits de paiement, 22.700.

TITRE VII. — RÉPARATIONS DES DOMMAGES DE GUERRE

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

Chap. 73-11. — Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général, autorisations de programme, néant; crédits de paiement, 40.175.000.

Totaux pour l'état B, autorisations de programme, 22 millions; crédits de paiement, 26.129.699.

Etat C. — Tableau, par service et par chapitre, des autorisations d'engagement de dépenses accordées par anticipation sur les crédits de l'exercice 1956.

(En milliers de francs.)

Travaux publics, transports et tourisme.

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations, 3.552.400.

Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations, 910.522.

Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations, 519.880.
Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations, 221.276.
Total pour l'état C, 5.237.084.

Etat D. — Tableau retraçant le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français autorisés en 1955.

(En milliers de francs.)

Reconstitution:

Matériel, 885.000; installations fixes, 11.115.000. — Total, 12.000.000.

Etablissement:

Electrification (programme normal), 15.000.000; installations fixes, 10.619.000; équipement hydroélectrique, 1.400.000; participations financières, 625.000. — Total, 27.644.000.

Frais généraux, 3.125.000.

Electrification (programme spécial), 4.880.000.

Total général, 47.912.000.

ANNEXE N° 744

(Session de 1954. — Séance du 21 décembre 1954.)

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des relations avec les Etats associés, pour l'exercice 1955, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

Paris, le 21 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 20 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des relations avec les Etats associés pour l'exercice 1955.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a décidé, par application du dernier alinéa de l'article 20 de la Constitution, de prolonger, en le portant à deux mois, le délai maximum dont le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréz, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Pour l'exercice 1955, il est ouvert au ministre d'Etat, au titre des dépenses ordinaires du département chargé des relations avec les Etats associés, des crédits s'élevant à la somme de 7.300.118.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 6.059.016.000 F, au titre III: « Moyens des services »;

Et à concurrence de 1.311.102.000 F, au titre IV: « Interventions publiques », conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état A annexé à la présente loi.

Art. 2. — Pour l'exercice 1955, il est ouvert au ministre d'Etat, au titre des dépenses en capital du département chargé des relations avec les Etats associés, des crédits s'élevant à la somme de 250 millions de francs s'appliquant au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat », conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 20.050 millions de francs.

Ces autorisations de programme s'appliquent:

A concurrence de 50 millions de francs, au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat »;

Et à concurrence de 20 milliards de francs, au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat ».

Art. 3. — Des décrets pris sur le rapport du ministre d'Etat chargé des relations avec les Etats associés, du ministre des finances, des affaires économiques et du plan et des ministres intéressés pourront transférer au présent budget les crédits nécessaires au fonctionnement d'organismes civils ou militaires rattachés aux services chargés de la représentation française en Indochine pour lesquels des dotations sont prévues dans d'autres budgets.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 20 décembre 1954.

Le président,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9753 et in-8° 1039.

ETATS ANNEXES

Etat A. — Tableau, par service et par chapitre, des crédits ouverts pour l'exercice 1955, au titre des dépenses ordinaires.

Ministère des relations avec les Etats associés.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 86.528.
 Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 12.162.
 Chap. 31-11. — Représentation française. — Rémunérations principales, 411.198.
 Chap. 31-12. — Représentation française. — Indemnités et allocations diverses, 21.599.
 Chap. 31-21. — Mission d'enseignement français et de coopération culturelle. — Rémunérations principales, 820.498.
 Chap. 31-22. — Mission d'enseignement français et de coopération culturelle. — Indemnités et allocations diverses, 23.051.
 Chap. 31-31. — Services techniques. — Rémunérations principales, 528.350.
 Chap. 31-32. — Services techniques. — Indemnités et allocations diverses, 37.185.
 Chap. 31-41. — Mission de coopération économique et technique. — Rémunérations principales, 366.321.
 Chap. 31-42. — Mission de coopération économique et technique. — Indemnités et allocations diverses, 26.214.
 Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 501.810.
 Chap. 31-92. — Rémunérations principales du personnel en congé ou instance d'affectation et dépenses de reclassement des personnels des cadres locaux, 271.678.
 Total pour la 1^{re} partie, 3.119.897.

3^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.

Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 318.889.
 Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 1.600.
 Total pour la 3^e partie, 350.489.

4^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

Chap. 34-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 9.072.
 Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel, 33.540.
 Chap. 34-11. — Représentation française. — Remboursement de frais, 163.895.
 Chap. 34-12. — Représentation française. — Matériel, 266.302.
 Chap. 34-21. — Mission d'enseignement français et de coopération culturelle. — Remboursement de frais, 168.100.
 Chap. 34-22. — Mission d'enseignement français et de coopération culturelle. — Matériel, 131.500.
 Chap. 34-31. — Services techniques. — Remboursement de frais, 83.342.
 Chap. 34-32. — Services techniques. — Matériel, 38.278.
 Chap. 34-41. — Mission de coopération économique et technique. — Remboursement de frais, 112.182.
 Chap. 34-42. — Mission de coopération économique et technique. — Matériel, 27.021.
 Chap. 34-91. — Loyers, 52.528.
 Chap. 34-92. — Achat, entretien et fonctionnement du matériel de transport, 126.650.
 Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 10.118.
 Total pour la 4^e partie, 1.222.328.

5^e partie. — Travaux d'entretien.

Chap. 35-91. — Travaux immobiliers, 129.838.

6^e partie. — Subventions de fonctionnement.

Chap. 36-01. — Dépenses administratives de la caisse de retraites de la France d'outre-mer, 16.764.
 Chap. 36-02. — Dépenses de fonctionnement de Radio France-Asie, 280.000.
 Total pour la 6^e partie, 296.764.

7^e partie. — Dépenses diverses.

Chap. 37-91. — Frais d'instance et de justice. — Réparations civiles, 8.700.
 Chap. 37-92. — Travailleurs indochinois. — Rapatriement des travailleurs et dépenses diverses, 1.000.
 Chap. 37-93. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations, mémoire.
 Chap. 37-94. — Fonds spéciaux, 600.000.
 Total pour la 7^e partie, 609.700.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services), mémoire.
 Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services), mémoire.

RECAPITULATION

1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité, 3.119.897.
 3^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales, 350.489.
 4^e partie. — Matériel et fonctionnement des services, 1.222.328.
 5^e partie. — Travaux d'entretien, 129.838.
 6^e partie. — Subventions de fonctionnement, 296.764.
 7^e partie. — Dépenses diverses, 609.700.
 8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs, mémoire.
 Total pour le titre III, 6.059.016.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

1^{re} partie. — Interventions politiques et administratives.

Chap. 41-01. — Dépenses de la commission internationale de surveillance et de contrôle du cessez le feu en Indochine, mémoire.

3^e partie. — Action éducative et culturelle.

Chap. 43-01. — Subventions à des organismes de caractère scientifique, éducatif et culturel en France, 4.850.
 Chap. 43-21. — Subventions à des organismes de caractère scientifique, éducatif et culturel en Indochine, 582.252.
 Chap. 43-22. — Bourses d'enseignement, de voyages et frais de stage, 45.000.
 Total pour la 3^e partie, 632.102.

6^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.

Chap. 46-11. — Action sociale, 709.000.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques), mémoire.
 Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques), mémoire.
 Total pour le titre IV, 1.311.102.
 Total pour les dépenses ordinaires, 7.400.118.

Etat B. — Tableau, par service et par chapitre, des autorisations de programmes accordées et des crédits de paiement ouverts sur l'exercice 1955, au titre des dépenses en capital.

Ministère des relations avec les Etats associés.

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

5^e partie. — Investissements hors de la métropole.

Chap. 53-90. — Equipement des services civils français dans les Etats associés, autorisations de programme, 50.000; crédits de paiement, 250.000.

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

5^e partie. — Investissements hors de la métropole.

Chap. 68-80. — Assistance aux Etats du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam, autorisations de programme, 20.000.000; crédits de paiement, mémoire.
 Totaux pour les dépenses en capital, autorisations de programme, 20.050.000; crédits de paiement, 250.000.

ANNEXE N° 745

(Session de 1954. — Séance du 21 décembre 1954.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour venir en aide aux populations et aux collectivités locales du département de la Drôme victimes de la **torнадо** et des **inondations** de décembre 1954, présentée par MM. Pic, Marius Moutet et les membres du groupe socialiste et apparentés, sénateurs. — (Renvoyée à la commission de l'intérieur [administration générale, départementale et communale, Algérie].)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, une tornade d'une rare violence, suivie de graves inondations, vient de ravager le département de la Drôme. Les eaux du Rhône et de ses affluents (Drôme, Roubion, Jobron,

Vôtre, etc.) ont eu une crue soudaine et ont submergé des super-ficies importantes. Des habitations isolées, des villes et villages, des voies de communication, des établissements industriels et commerciaux, des installations agricoles, des récoltes et des terrains cultivables eux-mêmes ont subi des dégâts considérables.

Déjà, en 1951, un désastre s'était abattu sur cette région, et les ouvrages de protection contre les eaux ont été, à nouveau, entamés ou emportés.

Comme en 1951, il nous paraît que la solidarité nationale doit se manifester et que c'est un devoir de l'Etat de venir en aide aux populations et aux collectivités locales éprouvées par cette calamité.

Il faut prévoir sans tarder des mesures immédiates (secours, exonérations d'impôts, etc.) et des mesures plus lointaines et aussi urgentes (reconstitution des moyens de production, travaux de protection, crédits à long terme et à faible intérêt, etc.).

C'est pourquoi nous invitons le Conseil de la République à adopter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles propres à venir en aide aux populations et aux collectivités locales victimes de la tornade et des inondations de décembre 1951, notamment par :

- 1° L'octroi de secours argent aux plus éprouvés ;
- 2° La remise gracieuse de certains impôts exigibles ;
- 3° L'attribution de subventions et de prêts à longue durée et à faible intérêt, pour la reconstitution des instruments et moyens de production, ainsi que pour la réparation des dégâts subis par les collectivités locales (voirie, bâtiments, etc.) ;
- 4° L'inscription au budget de 1955 d'un important crédit destiné à des travaux de protection des terrains, des maisons et des cités contre la destruction dont ils sont périodiquement menacés par les inondations du Rhône et de ses affluents.

ANNEXE N° 746

(Session de 1951. — Séance du 21 décembre 1951.)

RAPPORT D'INFORMATION fait au nom de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales sur les problèmes de **commerce extérieur** et l'organisation de la **recherche économique en Allemagne occidentale**, par MM. Rochereau, Martial Brousse, Charles Durand, Jacques Gadoin et Tamzali Abdenour, sénateurs.

AVANT-PROPOS

Le présent rapport rend compte de la mission d'information effectuée en Allemagne occidentale par une délégation de la commission des affaires économiques du 27 avril au 4 mai 1951.

Conduite par M. Rochereau, président de la commission des affaires économiques, la délégation était composée de MM. Brousse, Charles Durand, Gadoin et Tamzali.

Cette mission a eu pour objet essentiel d'étudier, dans le domaine de sa compétence, l'organisation du commerce extérieur en Allemagne occidentale et les organismes qui concourent à la recherche économique, en particulier les instituts de conjoncture.

La délégation a eu le plaisir d'accomplir cette mission conjointement avec une délégation de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale et elle ne saurait trop se féliciter des heureuses conséquences d'une telle collaboration entre les deux Chambres du Parlement.

En dépit de la brièveté de son séjour et grâce à l'organisation parfaite du voyage, dont le programme avait été établi par les services commerciaux français en Allemagne, sous l'autorité du haut commissariat, la délégation a pu séjourner à Hambourg, où elle a notamment pris contact avec le sénat et, à la chambre de commerce, avec des groupements d'exportateurs.

La délégation s'est ensuite rendue à Kiel, où elle a visité l'institut d'économie mondiale (Weltwirtschafts-Institut), puis, par Hambourg, elle a gagné Cologne, où sa journée a été consacrée, d'une part à l'institut de l'industrie allemande (Deutsches Industrieinstitut) et, d'autre part, au service fédéral pour l'information du commerce extérieur (Bundesstelle für Aussenhandelsinformation).

Elle s'est ensuite rendue à Hanovre, dont elle a visité la foire très importante et enfin, le dernier jour, elle a entendu, au siège du haut commissariat français en Allemagne, une conférence faite par le directeur de la communauté de travail des instituts allemands de recherche économique sur la décentralisation de ces instituts, leurs liaisons et le rôle coordinateur de la communauté précitée.

La délégation a également pu prendre contact, au cours de son voyage, avec d'éminentes personnalités du parlement, du gouvernement, des Land, de l'administration et de la profession. Elle ne saurait trop remercier ces personnalités pour l'accueil qu'elles lui ont réservé et pour l'obligeance avec laquelle elles ont facilité son information.

INTRODUCTION

I. — Organisation politique.

La Constitution du 8 mai 1949 (loi fondamentale) distingue les pouvoirs du gouvernement fédéral et ceux des gouvernements des pays ou Länder constituant la fédération. A la tête de cette dernière se trouve le président fédéral (Bundespräsident) élu pour sept ans par l'assemblée fédérale (Bundestag).

A l'échelon fédéral, le pouvoir législatif est exercé par deux assemblées :

- a) Le Bundestag, comprenant 102 députés élus pour quatre ans au suffrage universel (en partie au scrutin direct, en partie selon un système de représentation proportionnelle) ;
- b) Le Bundesrat, comprenant 42 délégués nommés par les gouvernements des Länder. L'accord du Bundesrat est nécessaire pour toutes les lois fédérales.

Le gouvernement fédéral se compose du chancelier (Bundeskanzler) et de ses ministres. Le chancelier est élu par le Bundestag sur proposition du président fédéral. Ce dernier nomme et révoque les ministres fédéraux, sur proposition du chancelier. Le Bundeskanzler actuel est le docteur Adenauer.

La capitale fédérale est à Bonn.

Chaque Land a sa constitution propre de type parlementaire. Le pouvoir législatif est exercé par une « diète » (Landtag). Le chef du gouvernement (Ministerpräsident) est responsable devant la diète. Les dépenses des gouvernements des Länder sont couvertes par les recettes fiscales laissées à leur disposition, en vertu de la loi fondamentale. L'autorité administrative est très décentralisée. Les municipalités, qui jouissent d'une large autonomie financière, sont administrées par des bourgmestres élus par les conseils municipaux ou par des fonctionnaires municipaux (nommés par ceux-ci).

Les partis politiques.

Deux principaux partis politiques dominent la vie publique :

- a) Le C. D. U. (Christlich-Demokratische Union) ou union démocratique chrétienne, 31 p. 100 des voix aux élections de 1949, a pour leader le chancelier Konrad Adenauer (139 sièges au Bundestag) ;
- b) Le S. P. D. (Sozialdemokratische Partei Deutschlands), parti social démocrate, 29, 2 p. 100 des voix aux élections de 1949, a été fondé par le docteur Kurt Schumacher, aujourd'hui décédé, et est dirigé par M. Ottenhauer (131 sièges au Bundestag).

II. — Les problèmes démographiques et l'emploi en Allemagne occidentale.

En 1939, les territoires regroupés maintenant dans l'Allemagne occidentale étaient peuplés de 39.350.000 habitants. Au recensement du 21 octobre 1950, cette population s'élevait à 43.705.000 habitants. Le dernier recensement du 13 septembre 1950 a fourni un chiffre de 47.612.000 habitants, et l'on estime qu'à la fin de l'année 1951 la population de l'Allemagne occidentale était d'environ 50 millions d'habitants.

Or, par suite de l'annexion par l'U. R. S. S. et la Pologne des territoires situés à l'Est de la ligne Oder-Neisse et de la chute du rideau de fer sur les provinces comprises entre cette ligne et l'Elbe, l'Allemagne occidentale ne représente qu'environ 52 p. 100 de la superficie de l'Allemagne d'avant guerre.

Il résulte de ces circonstances que la densité démographique en Allemagne occidentale est voisine de 200 habitants au kilomètre carré (France: 75). Cet accroissement de la population en Allemagne occidentale est dû à un certain nombre de facteurs :

En premier lieu, l'afflux persistant des réfugiés que l'on pouvait évaluer, à la fin de l'année 1950, à près de 10 millions provenant soit de Berlin, soit de la zone soviétique, soit d'autres territoires séparés de l'Allemagne occidentale ;

En second lieu, le rapatriement des prisonniers qui a atteint environ 1.210.000 personnes ;

En troisième lieu, le mouvement naturel de la population qui s'est accrue, par excédent des naissances sur les décès, de 1946 à 1950, de 1.120.000 unités.

Ce dernier chiffre nous permet d'observer que l'Allemagne occidentale tend à devenir un pays de faible natalité. Alors qu'elle est plus peuplée que la France d'environ 20 p. 100, elle compte aujourd'hui moins de naissances annuelles que notre pays (1).

Par ailleurs, la population allemande est aujourd'hui alourdie par le déséquilibre des âges puisqu'elle comporte plus d'enfants et de vieillards et moins d'hommes adultes par suite des 2 millions de victimes de la guerre. Elle est également affaiblie par le déséquilibre des sexes ; on comptait, au dernier recensement de 1950, 1.133 femmes pour 1.000 hommes.

En bref, alors que la population totale s'est accrue, de 1939 à 1950, de près de 8.300.000 unités, la population active ne s'est accrue que de 1.100.000 unités. Et cependant il existe, en Allemagne occidentale, une masse de chômeurs qui a oscillé, en 1953, entre 911.000 et 1.810.000 personnes. Or, le chiffre de l'emploi a été, selon les mois considérés, supérieur à celui des mois correspondants

(1) cf. A. Piettre, *L'Economie allemande contemporaine*, page 378.

de 1952 d'un nombre d'unités variant de 625.000 à 1.588.000. En septembre 1953, un nouveau record a été atteint avec 16 millions de personnes au travail, et le nombre de chômeurs a été ramené au niveau le plus bas constaté depuis 1915 avec 911.000 personnes en janvier 1954.

Il subsiste donc, en Allemagne, malgré les conséquences de la guerre et à cause de l'afflux des réfugiés de l'Est, un problème permanent d'utilisation de la main-d'œuvre. Le gouvernement allemand est néanmoins parvenu à faciliter les déplacements des travailleurs vers les centres industriels et à leur procurer un logement dans le voisinage des usines où ils peuvent trouver du travail. L'afflux des réfugiés a d'ailleurs contribué aussi à l'expansion de l'économie car, sans cet appoint de travailleurs et de consommateurs, l'accroissement de production constaté au cours des dernières années n'aurait pu être aussi rapide.

III. — La situation économique de l'Allemagne occidentale.

1° Le potentiel énergétique.

Le potentiel énergétique de l'Allemagne occidentale est nettement supérieur à celui de l'Allemagne de l'Est. Avec la Ruhr et le bassin d'Aix-la-Chapelle, l'Allemagne occidentale dispose d'environ 66 p. 100 de la capacité globale de production de charbon, à laquelle il faut ajouter la production de lignite dont l'Allemagne est l'un des gros producteurs mondiaux. Le tableau ci-dessous récapitule les éléments de la production énergétique de l'Allemagne occidentale durant les trois dernières années par rapport à 1937.

Production énergétique en Allemagne occidentale.

Houille (en 1.000 t) :
1937, 137.600; 1951, 118.900; 1952, 123.278; 1953, 124.500.

Lignite (en 1.000 t) :
1937, 67.000; 1951, 83.123; 1952, 83.361; 1953, 84.544.

Electricité (en millions de kWh) :
1937, 28.300; 1951, 51.348; 1952, 56.208; 1953, 60.100.

Pétrole brut (en 1.000 t) :
1937, 550; 1951, 1.367; 1952, 1.755; 1953, 2.139.

Production des raffineries (en 1.000 t) :
1951, 4.531; 1952, 4.750; 1953, 5.830.

On peut observer que l'Allemagne est, parmi les principales puissances de l'Europe occidentale, une de celles qui extraient le plus de pétrole brut puisque cette extraction a atteint en 1953 2.188.703 tonnes contre 1.755.406 en 1952. Malgré ce développement, l'Allemagne n'arrive pas à couvrir ses besoins qui se sont élevés, en 1953, à 6.600.000 tonnes.

2° La production industrielle.

Dans le domaine de l'industrie lourde, l'Allemagne manque de minerai de fer et doit recourir à l'importation dans la proportion de 47 p. 100 de ses besoins. Cette insuffisance de disponibilités en minerai ne l'a cependant pas empêchée de se classer au premier rang des producteurs d'acier d'Europe occidentale avec 45 millions de tonnes environ par an d'acier brut, soit une production sensiblement égale à celle de l'avant-guerre.

Le tableau suivant retrace l'évolution de l'industrie lourde et de la métallurgie durant les trois dernières années par rapport à 1937.

Evolution de l'industrie lourde et de la métallurgie.

Coke four (1.000 t) :
1937, 34.316; 1951, 33.612; 1952, 37.260; 1953, 38.400.

Minerai de fer (1.000 t) :
1937, 7.068; 1951, 12.924; 1952, 12.924; 1953, 10.380.

Acier brut (1.000 t) :
1937, 45.342; 1951, 43.500; 1952, 45.801; 1953, 44.947.

Fonte et ferro-alliages (1.000 t) :
1937, 12.576; 1951, 10.697; 1952, 12.876; 1953, 11.655.

Machines textiles (en tonnes) :
1951, 61.976; 1952, 60.490; 1953, 57.575.

Machines et installations minières (1.000 t) :
1951, 157; 1952, 204; 1953, 227.

Machines agricoles (1.000 t) :
1951, 268; 1952, 226; 1953, 160.

Charrues et fougues (1.000 t) :
1951, 151; 1952, 172; 1953, 123.

Navires lancés (en tonneaux) :
1937, 436.000; 1951, 318.000; 1952, 520.172; 1953, 518.221.

Quant aux industries de transformation, à part l'industrie chimique, l'Allemagne occidentale était moins bien partagée que l'Allemagne de l'Est, notamment en ce qui concerne le cuivre, les textiles, les bois, la verrerie et les industries alimentaires. La République fédérale a réussi à améliorer cette situation en créant de nouvelles entreprises ou en assurant le développement de celles qui existaient, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-dessous relatif à la production des industries de transformation durant les trois dernières années par rapport à 1937.

Production industrielle de l'Allemagne occidentale (en 1.000 tonnes).

Aluminium: 1937, 63,8; 1951, 74,1; 1952, 99,5; 1953, 106,9.
Plomb: 1937, 441; 1951, 421,5; 1952, 417,9; 1953, 429,1.
Zinc: 1937, 96 (1); 1951, 110,6; 1952, 117,2; 1953, 148,2.
Cuivre raffiné: 1937, 121,7 (1); 1951, 141; 1952, 141,5; 1953, 155.
Ciment: 1937, 9.800; 1951, 12.215; 1952, 12.890; 1953, 16.323.
Acide sulfurique (SO²): 1937, 1.500; 1951, 1.390; 1952, 1.421; 1953, 1.533.
Engrais azotés (N): 1937, 312; 1951, 480,8; 1952, 602,7; 1953, 627,6.
Potasse: 1937, 552; 1951, 1.100; 1952, 1.310; 1953, 1.323.
Matières plastiques: 1937, néant; 1951, 163,4; 1952, 163,1; 1953, 209,4.
Caoutchouc synthétique: 1937, 2,5; 1951, 0,9; 1952, 4,9; 1953, 6,2.
Filés de laine: 1937, 47,3 (1); 1951, 92,0; 1952, 89,5; 1953, 115,4.
Filés de coton: 1937, 280; 1951, 323,7; 1952, 292,4; 1953, 344,8.
Textiles artificiels: 1937, 49,2 (1); 1951, 181,8; 1952, 110,2; 1953, 163.
Voitures particulières (en 1.000 unités): 1937, 174,3; 1951, 263,5; 1952, 301,1; 1953, 369,1.
Véhicules utilitaires (en 1.000 unités): 1937, 42,7; 1951, 92,7; 1952, 105,8; 1953, 121,4.
Cycles: 1937, 863 (1); 1951, 1.203; 1952, 1.072; 1953, 955.
Tracteurs agricoles (en 1.000 unités): 1937, 12; 1951, 80; 1952, 85,6; 1953, 76.

3° La production agricole.

Sur le plan agricole, l'Allemagne était déjà déficitaire avant guerre. La division du territoire et l'afflux des réfugiés de l'Est ont aggravé cette situation. En effet, si la production des principaux produits agricoles a légèrement augmenté comme en témoigne le tableau ci-dessous, la population s'est accrue par rapport à 1939 de 10 millions d'habitants.

Production agricole.

Froment (1.000 t): 1931-1938, 2.505; 1951, 2.949; 1952, 3.291; 1953, 3.180.
Seigle (1.000 t): 1931-1938, 3.081; 1951, 3.031; 1952, 3.119; 1953, 3.267.
Maïs (1.000 t): 1951, 21.000; 1952, 16.000; 1953, 20.000.
Betteraves (1.000 t): 1951, 7.291; 1952, 6.845.
Pommes de terre (1.000 t): 1951, 24.103; 1952, 23.854; 1953, 24.525.
Lait (1.000 t): 1951, 16.365; 1952, 16.900; 1953, 16.900.
Beurre (1.000 t): 1951, 271; 1952, 296; 1953, 303.
Vin (1.000 t): 1931/1938, 314; 1951, 417; 1952, 400; 1953, 304.

Cette situation a pour conséquence que l'Allemagne occidentale surpeuplée, manquant de produits alimentaires et de certaines matières premières mais disposant d'excédents pour le charbon et les produits finis, doit exporter pour vivre.

CHAPITRE I^{er}

LE COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALLEMAGNE OCCIDENTALE

La présence de cinquante millions d'habitants dans une Allemagne tronquée a nécessité le développement de la production et l'obligation d'importations considérables de denrées alimentaires et de matières premières. En contrepartie, l'Allemagne était amenée à faire un important effort dans le domaine des exportations. Aussi, est-ce surtout l'évolution du commerce extérieur et notamment des exportations qui fait apparaître le mieux le rétablissement rapide de l'économie allemande. Observons toutefois que l'Allemagne n'a pas encore atteint le rang qu'elle tenait avant guerre dans les exportations mondiales, avec 9,1 p. 100 en 1929 et 7,5 p. 100 en 1938, car sa part n'a été que de 2,1 p. 100 en 1949, 3,5 p. 100 en 1950, 4,6 p. 100 en 1951 et 5,50 p. 100 en 1952.

I. — Evolution du commerce extérieur de l'Allemagne occidentale (2).

1° Les échanges commerciaux.

Les échanges commerciaux de l'Allemagne ont augmenté dans les deux sens, importations et exportations, avec un accroissement plus important pour ces dernières, ce qui a permis à l'Allemagne de rendre sa balance commerciale créditrice depuis 1952 sans l'aide de l'étranger.

A. — L'aide américaine et la balance commerciale.

L'aide américaine a, en effet, joué de 1945 à 1951 un rôle très important dans le relèvement de l'Allemagne. M. André Piettre, dans son remarquable ouvrage sur l'économie allemande contemporaine, explique cette aide de la façon ci-après.

(1) 1936.

(2) Cf. Le remarquable travail publié dans la revue « Etudes et conjoncture », du 5 mars 1954, intitulé: « Le commerce extérieur de l'Allemagne occidentale. »

blique fédérale figure au premier rang des partenaires commerciaux de la France d'après les statistiques françaises qui enregistrent un volume d'affaires de 209 milliards de francs, soit un volume supérieur à celui du commerce avec les Etats-Unis (199 milliards). L'Allemagne est le premier client de l'économie française avec 99 milliards de francs (les exportations françaises vers la Suisse, qui atteignent 117 milliards de francs, comportent cependant des livraisons d'or qui restreignent les échanges commerciaux proprement dits à 43 milliards de francs). L'Allemagne est le deuxième fournisseur de la France (110 milliards de francs) après les Etats-Unis (135 milliards de francs). Remarquons, en outre, que le volume total du commerce extérieur français a diminué d'une année à l'autre de 2.050 milliards de francs à 1.979 milliards, tandis que le volume des échanges franco-allemands passait de 195 milliards de francs en 1952 à 209 milliards en 1953.

Les échanges reprennent entre la République fédérale et les territoires africains de l'Union française. Ceux-ci fournissent traditionnellement à l'Allemagne de l'orge, des légumineuses, des agrumes, des oléagineux, des minerais de fer, des phosphates et du bois. Toutefois, l'importance relative des importations allemandes a subi quelques modifications depuis la guerre, les matières premières perdant du terrain au profit des denrées alimentaires. Il faut noter, cependant, que l'Afrique française fournit à la République fédérale 40 p. 100 de ses importations de bois, 6 p. 100 de ses importations de minerai de fer et 70 p. 100 de ses importations de phosphates bruts.

En 1953, on a pu enregistrer une diminution de 11 p. 100 des importations allemandes en provenance de l'Afrique française, tandis que les exportations allemandes vers cette destination ont marqué un accroissement de l'ordre de 17 p. 100.

Bien que, pour le moment, certaines raisons d'ordre psychologique et, surtout, le contingentement des importations de provenance allemande dans nos territoires d'outre-mer, semblent opposer à la politique d'expansion commerciale de l'Allemagne de l'Ouest de sérieuses difficultés, celle-ci y a fait des progrès importants, surtout au Maroc, dont elle est devenue le second client par ordre d'importance, absorbant plus de 10 p. 100 des exportations; elle y occupe, par ailleurs, la quatrième place parmi les fournisseurs.

2° La balance des paiements de l'Allemagne occidentale.

Le développement de la production et l'amélioration rapide de la situation économique de la République fédérale ont eu pour conséquence un redressement particulièrement brillant de la balance des paiements de ce pays.

On remarquera que, déficitaire de plus de 1 milliard de dollars en 1949, la Balance des paiements courants était, dès 1951, excédentaire de 161 millions de dollars, de 580 millions en 1952 et de 891 millions en 1953.

L'excédent global de la balance des paiements (solde net à compenser) ressort ainsi à 795 millions de dollars en 1953, soit 329 millions de dollars de plus que l'année précédente. Compte tenu de l'aide extérieure américaine, qui a permis de financer 63 millions de dollars d'importations, les rentrées d'or et de devises ont atteint 858 millions de dollars, qui se répartissent de la façon suivante (en millions de dollars) :

- a) Rentrées d'or et de devises U. S. :
Provenant des règlements avec la zone dollar, 286.
Provenant de l'U. E. P. (Union européenne des paiements), 222.
Autres sources (dont versements des pays ayant dépassé les « swings » prévus par les accords bilatéraux), 71.
Total des rentrées d'or et de dollars U. S., 582 en plus.
- b) Variations des avoirs de la Bank Deutscher Lander en monnaie U. E. P., 292 en plus.
- c) Variations des autres avoirs, 16 en moins.
Rentrées d'or et de devises au total (a + b + c), 858 en plus.

Le fait le plus notable qui se dégage de ces chiffres est l'ampleur des rentrées d'or et de dollars U. S. qui représentent, avec 582 millions de dollars, 68 p. 100 environ du total des rentrées d'or et de devises. En 1952, ces rentrées n'avaient pas dépassé 225 millions de dollars, soit 39 p. 100 du total.

Les raisons de l'amélioration de la balance des paiements :

Cette amélioration est due non pas à une limitation autoritaire des importations mais à un développement des exportations beaucoup plus rapide que celui des importations. Tandis que, à prix constants, les importations totales augmentaient de 18 p. 100 entre 1950 et 1952, les exportations progressaient de 51 p. 100 pendant la même période. La progression des ventes à l'étranger a été facilitée par l'augmentation de la production dans les principales industries exportatrices et par une politique efficace d'aide aux exportateurs.

Par ailleurs, la forte amélioration des prix à l'exportation par rapport aux prix à l'importation a entraîné une augmentation considérable de l'excédent de la balance commerciale. Les termes de l'échange se sont améliorés de 42 p. 100 en faveur de l'Allemagne entre 1951 et 1952. Ils ont continué à s'améliorer légèrement en 1953 et 1954; l'indice (1) mesurant la variation des termes de l'échange, qui était de 95 au début de l'année 1951 et de 100 au début de l'année 1952, a en effet atteint 114 au début de l'année 1953 et 120 au début de l'année 1954. Cette situation est due à l'évolution

(1) Indice de la valeur moyenne des exportations divisé par l'indice de la valeur moyenne des importations.

de la conjoncture qui, dominée par la hausse des prix mondiaux des matières premières au lendemain de la guerre de Corée, est devenue très favorable à l'Allemagne occidentale depuis 1952 par une baisse du prix des matières premières et une hausse des produits fabriqués.

Cette amélioration de la balance commerciale a été renforcée en raison de la baisse des frets, du développement pris par la flotte marchande allemande et de l'augmentation des dépenses militaires alliées en Allemagne.

Grâce à cette évolution des échanges et des transactions invisibles, la balance des paiements courants s'est améliorée, ce qui a entraîné une augmentation constante des réserves d'or et de devises. Toutefois, la situation de l'Allemagne sur le plan des finances extérieures est différente selon les zones monétaires.

A. — Situation vis-à-vis de la zone dollar.

Le déficit de la balance commerciale avec la zone dollar, qui atteignait 350 millions de dollars en 1952, a été ramené à 50 millions en 1953 par l'effet cumulé de l'augmentation des exportations vers la zone dollar (+ 38 p. 100) et de la diminution des importations provenant directement de cette zone (— 21 p. 100).

L'Allemagne a acheté, dans la zone de l'U. E. P. (Union européenne des paiements) et dans les pays tiers, des marchandises originaires de la zone dollar, ce qui lui a permis d'améliorer sa position vis-à-vis de cette zone et de réduire en même temps ses excédents vis-à-vis de l'U. E. P.

Un deuxième facteur d'amélioration a été l'accroissement des recettes en dollars provenant des achats de Deutschmarks effectués par les services américains en Allemagne. Ces recettes ont atteint 206 millions de dollars en 1953, soit 41 de plus que l'année précédente.

B. — Position de l'Allemagne à l'égard de l'U. E. P. (Union européenne des paiements.)

L'excédent des règlements vis-à-vis de l'U. E. P. ressort à 514 millions de dollars en 1953 dans la balance en devises de l'Allemagne. La position nette cumulative de la République fédérale atteignait 809 millions de dollars le 31 décembre 1953 et 1.173 millions en août 1954.

Il y a lieu d'observer que l'amélioration remarquable de la situation de la République fédérale vis-à-vis de l'U. E. P. a été obtenue malgré une élévation du taux de libération des importations en provenance des pays membres de l'O. E. C. E., qui a atteint 90 p. 100 en mars 1953 et quoique l'Allemagne occidentale ait, d'une part, effectué des achats importants dans des pays appartenant à la zone U. E. P. de marchandises en provenance de la zone dollar et, d'autre part, ait repris le transfert des intérêts des dettes extérieures dans le cadre de l'accord de Londres.

Cette forte position créditrice de l'Allemagne vis-à-vis de l'U. E. P. risque d'ailleurs de placer ce pays dans l'obligation de restreindre ses exportations dans la crainte de ne pas pouvoir obtenir le remboursement des crédits accordés à l'Union.

C. — Position vis-à-vis des autres pays.

L'Allemagne a, par ailleurs, consenti à de nombreux pays, avec lesquels elle est liée par des accords bilatéraux, tels que l'Argentine et le Brésil, des crédits qui ont atteint 212 millions de dollars le 31 décembre 1953.

Cette évolution de la balance des paiements de la République fédérale a entraîné un accroissement de ses avoirs en or et en devises. Ceux-ci atteignaient 1.916 millions de dollars le 31 décembre 1953 (dont 1.469 millions d'or et de dollars U. S. A.), soit l'équivalent de six mois d'importations sur la base des résultats de l'année 1953.

Ce renforcement important des réserves monétaires de l'Allemagne a permis au mark d'accéder au rang de devise forte et a conduit les autorités fédérales à libérer progressivement les transferts financiers, ce qui aura vraisemblablement pour effet d'accroître dans l'avenir la charge de la balance des paiements.

3° Le financement des exportations allemandes.

Le 28 mars 1952, fut créée à Francfort-sur-Main la société « Ausfuhr-Kredit A. G. » dont le but est de stimuler l'exportation allemande par l'octroi de crédits à long et à moyen terme en faveur de la fourniture de biens de production et de grandes installations qui exigent de longs délais de fabrication et de paiement.

Ce consortium d'établissements est formé d'une trentaine de banques commerciales, parmi lesquelles les diverses banques régionales qui se sont substituées aux anciens konzerns financiers allemands. Le capital propre est fixé à 20 millions de D. M., dont 30 p. 100 ont été payés effectivement et soucrits par chacune des banques constituantes dans la proportion d'un quota de 4 p. 100 du montant de ses dépôts en septembre 1951.

Les moyens financiers mis ainsi à la disposition de l'Institut s'élevaient à environ 250 millions de D. M. (Deutschmark), ce qui correspond à peu près à une valeur comptable de fournitures à l'étranger de quelque 300 millions de D. M. Il faut y ajouter un volume de crédits de l'ordre de 726 millions de D. M. qui a été accordé antérieurement par la « Kreditanstalt für Wiederaufbau » et qui sera repris par la « Ausfuhr-Kredit A. G. » au fur et à mesure que les traites correspondantes viendront à échéance.

L'institut précité possédera ainsi une capacité de financement de près de un milliard de D. M.

Coût et mode d'octroi des crédits :

La « Ausfuhr-Kredit A. G. » accorde des crédits pour un terme maximum de quatre ans. Les frais qui doivent être supportés de ce fait par l'exportateur sont élevés; le taux d'escompte est calculé à raison de 1,5 p. 100 au-dessus du taux établi par les banques centrales et donne de plus lieu à un agio de 1/8^e p. 100 par trimestre, ce qui amène à un taux d'escompte de 8 p. 100 l'an.

Les demandes de financement doivent être introduites auprès des « Aussenhandelsbanken ». Le risque de chaque opération doit être réparti entre les banques constituantes de la « Ausfuhr-Kredit A. G. » sur base du quota de leur participation, mais l'institution qui introduit la demande de crédit est obligée de prendre 25 p. 100 du risque à sa charge. Le risque est toutefois, en ordre principal, théorique pour la raison que le crédit octroyé reste limitée au coefficient de couverture de la société d'assurance « Hermes ».

Le choix entre les exportateurs demandeurs de crédit est fait par un comité dans lequel toutes les banques constituantes sont représentées. Au début, les milieux commerciaux compétents étaient d'avis que les moyens de financement à moyen et à long terme mis ainsi à leur disposition seraient insuffisants. Il faut toutefois constater que les deux tiers du volume maximum seulement sont utilisés.

Cette réglementation répondit à la situation du marché des exportations jusqu'au milieu de l'année 1952.

Sous la pression d'un marché mondial en évolution, où la concurrence des entreprises étrangères de nouveau capables de livrer vint détériorer les conditions de paiement, on se vit obligé de recourir de plus en plus au financement des plans de paiements accordés à l'acheteur étranger. Le délai maximum de quatre ans imparti aux crédits ne fut pas prolongé, mais une facilité supplémentaire fut accordée aux exportateurs dans la mesure où l'on fit courir ce délai de quatre ans à partir du premier appel des crédits. Pour les entreprises livrant des biens d'équipement, cette modification se traduisit dans certains cas par des crédits de cinq ans comptés à partir de la conclusion du contrat, surtout dans les cas où la production exigeait un travail de préparation de plusieurs mois dans le bureau d'études. Dans ces cas, le crédit est accordé sous la condition qu'il sera appelé au plus tard un an après la conclusion du contrat.

Les établissements de crédit éprouvent en général une répugnance à accorder des crédits à terme éloigné quand les conditions de dépôts, et partant les possibilités de couverture du crédit, ne sont pas prévisibles à ce terme éloigné. Il en est autrement de la société de crédit à l'exportation, car le développement du fonds géré y est bien contrôlé et peut être prévu. Il s'ensuit qu'on peut inclure des crédits à date d'appel plus éloignée. Le montant du fonds disponible peut être calculé chaque jour en soustrayant du montant général les crédits accordés et en tenant compte des remboursements assurés. On peut ainsi éviter un blocage prématuré des crédits et intensifier l'efficacité du système par une rotation plus rapide des crédits.

Malgré la souplesse d'administration des organismes de financement des exportations, qui leur permet de s'adapter dans une large mesure aux besoins mouvants des affaires d'exportations, les crédits disponibles n'ont pas toujours répondu aux exigences des exportateurs. Il faut toutefois noter que les crédits ouverts par la société de crédit à l'exportation n'ont jamais atteint les deux plafonds fixés depuis sa création et qu'aucune entreprise dont les moyens de paiement correspondaient aux conditions de financement requises n'a échoué faute de crédits.

4° L'aide à l'exportation.

Le régime actuel des allègements d'ordre fiscal en faveur des exportations a été réglé par la loi du 28 juin 1951, complétée par une loi du 18 septembre 1953. Ce système doit rester en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1956.

Les dégrèvements en faveur des exportations concernent cinq catégories d'impôts, à savoir l'impôt sur le chiffre d'affaires, les impôts sur le revenu des personnes physiques et des sociétés, la taxe sur les lettres de change, la taxe sur les assurances et les droits de consommation.

a) Impôt sur le chiffre d'affaires :

Il s'agit d'un impôt à cascade, prélevé à tous les stades de la fabrication et de la vente à l'intérieur du pays, les livraisons à l'exportation en sont exonérées.

Son taux général est de 4 p. 100, mais est réduit à 3 p. 100 pour le lait et les produits laitiers, les matières grasses alimentaires, le sucre et les pâtes alimentaires et à 1,5 p. 100 pour les céréales et les produits de meunerie.

Les produits importés, qui ne subissent pas cet impôt, sont cependant frappés d'une taxe compensatoire de l'impôt sur le chiffre d'affaires, taxe dont les taux sont les mêmes que ceux de l'impôt proprement dit.

Les avantages prévus dans le cadre de cet impôt sont de deux ordres : une ristourne aux commerçants exportateurs (Ausfuhrhändlervergütung) et une ristourne à l'exportation (Ausfuhrvergütung).

1. La ristourne aux commerçants exportateurs. — Afin de placer les commerçants exportateurs sur le même pied que les fabricants exportateurs (qui ne payent pas l'impôt sur le chiffre d'affaires sur les produits qu'ils exportent), la loi a édicté en leur faveur la ristourne

de l'impôt sur le chiffre d'affaires qu'ils ont payé à l'occasion de leur achat au fabricant.

Cette ristourne, de 4 p. 100, 3 p. 100 ou 1,5 p. 100 selon les produits, est calculée sur le prix d'achat ou sur les 92/100 du prix de vente franco-frontière (les 8 p. 100 restants étant considérés comme représentant le bénéfice de l'exportateur).

Lorsqu'il s'agit de marchandises importées et ayant subi l'impôt compensatoire, la ristourne porte sur cet impôt; elle est la même que dans le cas précédent, son nom seul change.

2. La ristourne à l'exportation. — Il ne s'agit pas ici du remboursement de l'impôt sur le chiffre d'affaires précédemment versé à un stade bien déterminé mais d'une sorte de ristourne forfaitaire accordée aux fabricants et aux commerçants exportateurs pour compenser les sommes prélevées au titre de l'impôt sur le chiffre d'affaires aux différents stades de fabrication du produit.

Cette ristourne est calculée sur le prix de vente franco-frontière allemande et s'élève à 2,5 p. 100 pour les produits finis, 1 p. 100 pour les produits semi-finis et à 0,5 p. 100 pour les autres produits.

b) Impôts sur le revenu :

Les avantages consentis en cette matière sont, d'une part, la constitution de réserves en franchise d'impôt et, d'autre part, la réduction du bénéfice imposable.

1° Constitution de réserves en franchise d'impôt. — Le fabricant exportateur est autorisé à constituer, en franchise d'impôt, une réserve dont le plafond est fonction à la fois de la nature et de l'importance de ses ventes à l'exportation. Les montants constitués en réserve ne peuvent excéder, selon les produits ou prestations, 3, 3 1/2 ou de 1 à 3 1/2 p. 100 des transactions à l'exportation.

La réserve admise pour le commerçant exportateur, par contre, ne peut dépasser 1 1/4 p. 100 de ses ventes à l'exportation.

Ces deux réserves doivent être amorties dans les dix années de leur constitution et par tranches égales de 10 p. 100 par an.

2° Réduction du bénéfice imposable. — Si la mesure précédente visait, non pas à supprimer la perception de l'impôt, mais simplement à la différer temporairement, ici il s'agit d'une véritable exonération d'une partie du revenu.

Le bénéfice imposable est réduit d'un montant calculé en pourcentage du chiffre d'affaires réalisé à l'exportation et égal à :

1 1/4 p. 100 pour les livraisons à l'étranger de produits énumérés effectués par un commerçant exportateur;

3 ou 3 1/2 p. 100 pour les livraisons à l'étranger de produits finis effectués par un fabricant;

3 p. 100 pour les transports effectués par mer à destination d'un port étranger ou entre ports étrangers; pour les réparations de navires effectuées sur un chantier allemand pour le compte de clients étrangers; pour la cession de droits ou procédés à l'étranger (droits d'auteurs, propriétés artistiques, plans, etc.); et pour le remorquage de bâtiments fluviaux effectué pour le compte de l'étranger;

1 à 4 p. 100 pour les travaux à façon exécutés pour le compte de clients étrangers.

De même peuvent être déduits du bénéfice imposable :

En cas de transit interrompu (produit transformé ou façonné en Allemagne, en entrepôt réel ou fictif, avant sa réexportation), 6 p. 100;

En cas de transit ininterrompu, 10 p. 100 de la différence entre le montant de devises gagnées et dépensées par le transitaire allemand, à condition que cette différence ait été supérieure à 2.000 DM par an.

Il y a lieu de préciser que la constitution de réserves en franchise d'impôt et la déduction d'une fraction du bénéfice ne sont autorisées que lorsque le montant des livraisons ou prestations de service exportées par l'ayant-droit dépasse 5.000 DM par an, d'autre part, que l'application de ces allègements ne doit pas entraîner une diminution du bénéfice imposable supérieure à 50 p. 100.

c) Taxe sur les lettres de change :

La taxe sur les lettres de change s'élève à 0,15 DM pour 100 DM de valeur nominale.

Ce taux est réduit de moitié pour les lettres de change émises en Allemagne, mais tirées sur l'étranger ou payables à l'étranger, et pour les lettres de change émises à l'étranger mais tirées sur l'Allemagne ou payables en Allemagne et libellées en DM.

Sont exceptées de l'impôt, les lettres de change tirées sur l'étranger et payables uniquement à l'étranger. Cette exception joue même si l'effet n'est pas payable à l'étranger, lorsqu'une banque pour le commerce extérieur certifie, sur la lettre de change même, que celle-ci couvre une opération d'exportation. Sous réserve d'une attestation similaire, les lettres de change émises à l'étranger et tirées sur l'Allemagne échappent à l'impôt si elles sont remises pour escompte à une banque allemande pour le commerce extérieur.

d) Taxe sur les assurances :

La taxe sur les assurances, qui s'élève à 5 p. 100 des primes, n'est pas perçue sur le transport des marchandises pour l'exportation ou en transit, à condition que l'assurance couvre également les risques du transport à l'étranger.

La législation allemande ne semble pas connaître d'autres avantages directs à l'exportation. Par contre, elle prévoit des aides indirectes sous forme d'assurance crédit d'Etat, de crédits à l'exportation, etc.

e) Droits de consommation :

Comme presque partout ailleurs, les droits de consommation, en Allemagne aussi, ne sont pas prélevés, en principe, lorsque les produits frappés sont destinés à l'exportation.

II. — L'organisation du commerce extérieur.

1° *L'organisation permanente*: le centre fédéral d'information pour le commerce extérieur (Bundesstelle für Aussenhandelsinformation).

A. — Structure.

Ce centre créé à Cologne en 1951 par les autorités fédérales allemandes, est une institution comparable à notre centre national du commerce extérieur.

La Bundesstelle für Aussenhandelsinformation, qui sera désormais désignée par les initiales B. A. I., n'a fait, en 1951, que reprendre la place de la Reichsstelle für Aussenhandelsinformation, qui avait été créée entre les deux guerres pour aider le commerce extérieur allemand, en facilitant aux professionnels l'obtention de renseignements et informations.

La B. A. I. constitue un département du ministère fédéral de l'économie (Bundesministerium für Wirtschaft) étroitement liée, par ailleurs, aux autres ministères fédéraux économiques (finances, agriculture, transports, ministère du plan Marshall).

Elle est administrée par un conseil où siègent des représentants des ministères fédéraux désignés ci-dessus, des états (Länder), des syndicats patronaux et ouvriers.

Le financement de ce service est entièrement et uniquement assuré par l'Etat fédéral allemand.

Une centaine de personnes sont employées par la B. A. I., effectif jugé insuffisant par le Dr Ringel, directeur général du centre, qui estime qu'il lui faudrait environ 180 personnes pour effectuer sa tâche avec toute l'efficacité désirable.

Ce personnel se trouve actuellement à peu près concentré dans sa totalité à Cologne, 3 personnes seulement étant à Hambourg, où la B. A. I. possède un bureau uniquement chargé de recueillir les informations particulières qui peuvent être obtenues notamment auprès des milieux commerçant du premier port allemand.

Ce personnel est réparti entre les sections suivantes qui se partagent l'activité de la B. A. I.

Service commercial;

Service des informations législatives;

Service des études des marchés étrangers;

Service des publications et de la documentation.

a) *Service commercial*. — Son rôle est de répondre aux demandes de firmes étrangères désireuses soit d'acheter des produits allemands, soit de vendre leurs produits en Allemagne, lorsqu'elles s'adressent directement à la B. A. I. Le service commercial renseigne également les firmes allemandes sur certains points de détails concernant les marchés étrangers, notamment en ce qui concerne la délivrance de renseignements de notoriété. Toutefois, dans ce dernier cas, la B. A. I. n'intervient qu'exceptionnellement, notamment lorsque les informations données par les agences privées spécialisées sont insuffisantes, ou lorsque de telles agences sont inexistantes ou inopérantes. Le service commercial fournit également les listes d'avocats, d'agents de brevet, d'agences d'encaissement pour les créances en souffrance, spécialisés dans la défense des intérêts allemands à l'étranger. Ce même service s'occupe également des foires étrangères et de la tenue à jour des renseignements concernant les adjudications à l'étranger, et les plans de modernisation et d'équipement des pays neufs.

b) *Service des informations législatives*. — Comme son nom l'indique, il s'efforce de tenir à jour tout ce qui concerne la réglementation du commerce extérieur et des changes dans le monde entier. L'évolution du droit commercial, du droit maritime, de la procédure civile, des régimes fiscaux, de la législation des changes, des douanes et celle concernant les brevets, échantillons, marques de fabrique, est suivie d'aussi près que possible. Les traités de commerce, de navigation et d'établissement, ainsi que les accords commerciaux signés dans tous les pays du monde sont également répertoriés et inventoriés par cette section, qui n'offre en soi aucune originalité.

c) *Service des études des marchés étrangers*. — Cette section est spécialement chargée de suivre l'évolution de la situation économique des pays étrangers. C'est la section jugée la plus importante. A l'aide des informations fournies par les attachés commerciaux allemands en poste à l'étranger, d'une part, et d'autre part, grâce à l'apport des matériaux fournis par les chambres de commerce allemandes (tant celles à l'intérieur que celles à l'étranger) ou obtenus auprès des instituts de conjoncture et de statistiques, des études sont faites à la fois par pays et par produits, ces dernières ayant la préférence.

Ces études de marché renferment en général tous les éléments susceptibles d'aider l'exportateur allemand dans sa tâche (concurrence étrangère — production nationale — goûts de la clientèle locale — conditions de livraison et de paiement, etc.). En outre, elles sont conçues comme des mises au point précises, qui sont tenues périodiquement à jour, et non comme des constatations irrégulières d'une situation à une époque donnée. Lorsque le besoin s'en fait sentir, un fonctionnaire de la B. A. I. est envoyé en mission sur place pour étudier la conjoncture locale, afin d'être à même d'effectuer une synthèse des éléments recueillis dans les meilleures conditions. Un soin tout particulier est apporté dans cette section aux études concernant les marchés peu prospectés par l'exportation allemande, notamment ceux de l'Asie des moussons (Inde, Indonésie, Extrême-Orient),

ainsi que ceux (parfois les mêmes) repris dans la liste des pays pour lesquels est envisagée l'application des mesures prévues par le fameux « Point IV » ou par le plan dit de « Colombo ». Une autre attention est également portée aux marchés rendus difficiles par suite des conséquences de la dernière guerre (France, Espagne, pays de l'Est européen).

Mais, d'après les propres déclarations des dirigeants de la B. A. I., ces études sont actuellement uniquement dictées par les circonstances, la pénurie de personnel ne permettant pas d'établir un plan méthodique de travaux.

d) *Service des publications et de la documentation*. — Son rôle est double, comme son titre, puisqu'il est chargé d'une part de recueillir la documentation qui doit être utilisée par les trois autres sections et, d'autre part, diffuser les travaux de ces mêmes départements.

Cette documentation, comme on a déjà pu le constater antérieurement, est fournie par les rapports des attachés commerciaux, ceux des chambres de commerce, les journaux et revues économiques et financières du monde entier, les rapports et études des instituts de conjoncture et de statistiques, les bulletins et communiqués d'organismes, comme les archives économiques mondiales de Hambourg, etc. Un échelon spécial, installé dans cette dernière ville, comme il a été indiqué plus haut, est plus particulièrement chargé de tout un secteur de cette documentation.

Mais, il convient de signaler que le service de la documentation ne se contente pas de recueillir, classer et répertorier un ensemble de renseignements, il doit aussi, en vérifier l'exactitude, par recoupement, et par le contrôle des sources. Après cette vérification, ces renseignements sont mis au point, afin de permettre aux autres services une lecture facile et une utilisation rapide de ces informations. En outre, le service précise, lorsque le besoin s'en fait sentir, le moyen d'utiliser la documentation offerte. Enfin, le souci de l'actualité a institué à la B. A. I. la règle de la suppression des archives mortes, la documentation utilisée ne comprenant que des renseignements recueillis dans l'année en cours, ces derniers étant envoyés périodiquement aux archives lorsque jugés trop anciens.

Il faut également noter le souci de ne rassembler dans cette documentation que ce qui est strictement indispensable et purement commerce extérieur, la B. A. I. ayant recours, lorsque le besoin s'en fait sentir, aux bibliothèques, services ou instituts spécialisés.

En plus des réponses fournies à des questions précises posées par les commerçants, la B. A. I. publie un certain nombre d'études, de monographies et de feuilles d'informations. Le rôle du service IV est d'assurer la mise au point de ces périodiques.

Une société d'édition, société d'Etat, la « Deutscher Wirtschaftsdienst GmbH », est chargée des tâches matérielles de publication et de diffusion de ces organes qui sont:

Les « Nachrichten für den Aussenhandel » (Les Nouvelles du commerce extérieur), journal quotidien fournissant des nouvelles sur le commerce extérieur mondial en fonction des besoins de l'importateur et de l'exportateur allemand;

Aussenhandelsdienst » (Service du commerce extérieur) qui comprend deux éléments:

a) Une mise à jour de la réglementation du commerce extérieur allemand;

b) Une revue hebdomadaire des principaux faits économiques de la semaine et des commentaires sur l'évolution économique des pays, et les mesures d'ordre administratif prises tant en Allemagne qu'à l'étranger en ce qui concerne le commerce extérieur.

Cette revue est destinée surtout aux syndicats de producteurs, ou de commerçants, et aux entreprises, en vue de les tenir au courant des points signalés plus haut.

A côté de ces périodiques, la B. A. I. publie au fur et à mesure des circonstances un certain nombre de publications spéciales:

Un recueil douanier;

Un recueil législatif destinés plus particulièrement à tenir les chambres de commerce au courant des modifications intervenues dans le régime douanier, des changes, le droit commercial, etc., des principaux pays;

Les « Merkblätter für den Aussenhandel » (feuilles de renseignements pour les marchés étrangers) donnant des renseignements sommaires pour les pays étrangers. Ces « Merkblätter » sont comparables aux fascicules de notre collection pays acheteur, pays vendeur;

Les « Ländermonographien » (monographies par pays), véritables traités de géographie économique, donnant un exposé étalé et sérieux des facteurs économiques caractéristiques de chaque Etat. Les monographies parues jusqu'à ce jour concernent surtout les « pays neufs »;

Des mises au point concernant les questions à l'ordre du jour dans le cadre du point IV et du plan de Colombo;

Des études sur les problèmes de la publicité à l'étranger;

Enfin, des ouvrages spéciaux, tels le lexique du commerce extérieur, les ingénieurs-conseils et leur rôle, etc.

B. — Rôle et objectifs.

Tout d'abord, il convient de signaler que la B. A. I. s'occupe de l'information sur un plan général, et uniquement de la situation à l'étranger. Son rôle essentiel est de donner aux organisations professionnelles allemandes une vision aussi complète que possible de la conjoncture économique mondiale.

Cette connaissance de l'extérieur, la B. A. I. la répérait surtout sur les organisations professionnelles et les chambres de commerce qui jouent un rôle considérable dans le domaine du commerce extérieur en diffusant auprès de leurs adhérents les renseignements recueillis par le centre.

La B. A. I. s'efforce également de pouvoir donner aux moyennes et petites entreprises des éléments d'information comparables à ceux que les grandes affaires ayant leur propre organisation de commerce extérieur ont à leur disposition.

Mais, en tout cela, la B. A. I. n'agit que sur le plan de l'information générale. Lorsqu'il s'agit de questions plus précises ayant par exemple des aspects techniques ou particuliers, les chambres de commerce, et surtout les Fachverbände (syndicats professionnels) restent la B. A. I. et fournissent la documentation nécessaire.

Si, en effet, la B. A. I. a pour tâche de rendre service à tous ceux qui s'intéressent au commerce extérieur, et à faciliter aux étrangers la connaissance du marché allemand (aussi bien à l'importation qu'à l'exportation), elle reste par contre étrangère à tout ce qui concerne la diffusion d'une documentation allemande destinée à l'extérieur. En un mot, l'expansion économique allemande à l'étranger proprement dite est l'œuvre des attachés commerciaux allemands et d'un organisme patronal, existant au sein de la confédération de l'industrie allemande (Bundesverband der Deutschen Industrie, à Cologne) et dénommé « Aussenhandels-Ausschuss ».

La B. A. I. a son homologue en France dans le centre national du commerce extérieur. Toutefois, deux points importants séparent ces deux organismes :

Le premier est d'ordre administratif. La B. A. I. étant rattachée directement au Bundesministerium für Wirtschaft, est partie intégrante de l'administration fédérale; ses collaborateurs ont qualité de fonctionnaires.

La deuxième grande différence réside dans la nature des relations qui existent d'une part entre la B. A. I. et les organismes privés allemands du commerce extérieur et, d'autre part, entre le C. N. C. E. et les mêmes organismes français.

Comme il a été dit plus haut: chambres de commerce, syndicats professionnels, organisations du commerce extérieur du patronat allemand travaillant la main dans la main, se documentant réciproquement et surtout se relayant les uns les autres selon les problèmes examinés.

Le rôle de relais des chambres de commerce allemandes entre les organismes officiels du commerce extérieur et les particuliers est remarquable.

L'importance du « Aussenhandels-Ausschuss » qui possède en fait une partie des attributions de notre C. N. C. E., a été mise en relief plus haut. Son rôle dans le développement des exportations de la République fédérale est capital.

L'efficacité que l'on prête souvent, et à raison, aux organisations allemandes du commerce extérieur réside moins en fait dans leur structure et leur personnel que dans le souci d'aménager au mieux une collaboration effective entre des éléments du champ d'action a été soigneusement spécialisé et délimité, afin d'obtenir avec le minimum de peine le maximum de rendement, et d'harmoniser pour en mieux tirer parti, les efforts de tous ceux qui travaillent pour un même objectif :

« Le développement du commerce extérieur allemand. »

2° Les foires internationales: la foire de Hanovre:

Le commerce extérieur de l'Allemagne est encouragé et facilité non seulement par des organismes permanents tels que « la Bundesstelle für Aussenhandelsinformation », mais encore par les foires internationales.

La délégation a pu se rendre, au cours de son voyage, à la 3^e foire industrielle de Hanovre.

Cette manifestation, qui s'est tenue du 25 avril au 4 mai 1954, occupait 200.000 mètres carrés de surface couverte et 55.000 de terrain à l'air libre (contre 150.000 et 50.000 en 1953). Le nombre des exposants était de 4.000 dont 300 étrangers contre 2.500 et 500 l'année précédente.

Parmi les 48 nations étrangères qui avaient envoyé des exposants, on peut citer la Suisse 60, l'Autriche 58, la France 49, le Japon 27, l'Angleterre 22.

La participation étrangère était particulièrement axée sur l'électricité, le matériel de bureau, la céramique et la porcelaine, les machines-outils.

La France était représentée par 28 exposants pour l'industrie électrique, parmi lesquels on pouvait remarquer Alsthom, la Société Savoisiennne, la Compagnie industrielle des piles électriques, la Télé-mécanique, les Ateliers de construction électrique de Belle.

Dans les autres secteurs, la France était représentée par 5 exposants pour la céramique, 3 pour l'exposition des containers, 3 pour le matériel de bureau, 3 pour les matières premières, 3 pour la verrerie-cristallerie, 2 pour les machines électriques, 1 pour la construction mécanique, 1 pour les machines pour l'impression.

Parmi les secteurs qui ont le plus développé leur participation par rapport aux années passées, on peut citer le matériel de bureau et le groupe chimie-matières plastiques. Par ailleurs, les industries de la radio, de la télévision et des phonographes se présentaient pour la première fois sous forme d'un groupe autonome et dans un hall particulier, à côté des industries électriques qui sont installées dans trois halls, dont le hall n° 10, édifice en béton armé de cons-

truction moderne à deux étages, qui a une surface d'exposition de 35.000 mètres carrés.

Il faut reconnaître que cette foire de Hanovre, à la fois foire industrielle et foire aux échantillons, prend de plus en plus d'importance et tend à remplacer sur le plan technique la foire de Leipzig.

Le nombre des visiteurs, qui était de 800.000 en 1953, s'est élevé à 1.200.000 en 1954. Il faut dire que l'organisation est remarquable et que l'existence d'un garage de 30.000 voitures permet d'éviter les embouteillages.

La foire industrielle et commerciale de Hanovre présente l'avantage d'être un véritable carrefour du commerce international et les exposants étrangers y viennent moins pour la clientèle locale que pour attirer l'attention d'acheteurs étrangers originaires d'Amérique du Sud ou du Moyen-Orient, qui ignorent trop souvent les réalisations techniques de certains pays européens, notamment de la France.

Quant aux résultats de la foire, il apparaît que plus des deux tiers des exposants se sont déclarés satisfaits de leurs ventes à l'exportation et de leurs affaires sur le marché intérieur.

Les grands secteurs, tels que ceux des machines-outils, du matériel électro-technique, des produits chimiques et matières plastiques, du matériel et des articles de bureau, de l'industrie du caoutchouc, de la coutellerie, des instruments d'optique, de la céramique et de la porcelaine, sont satisfaits tant des marchés conclus que des contacts établis.

Il est incontestable que les foires techniques et commerciales allemandes constituent un adjuvant précieux du commerce extérieur de la République fédérale.

CHAPITRE II

L'OBSERVATION ET LA RECHERCHE ECONOMIQUE

I. — La communauté de travail des instituts allemands de recherche économique.

1° Origine de la communauté de travail.

Avant la dernière guerre, il existait en Allemagne deux instituts principaux de recherche économique, celui de Kiel et celui de Berlin. La fin de la guerre et la division de l'Allemagne réduisirent considérablement les possibilités d'action de l'institut de Berlin et, amenèrent à se créer en Allemagne occidentale, notamment à Cologne, à Munich, à Mayence, de nouveaux instituts. On compte, en effet, en 1954, en Allemagne occidentale, 19 instituts de recherche économique que l'on peut classer de la façon suivante, suivant l'orientation prédominante de leur activité :

Recherche économique générale : Berlin (2 instituts), Brême, Essen, Fribourg, Hambourg, Kiel, Cologne, Mayence, Munich;

Recherche agricole : Brunschwig;

Problèmes énergétiques : Cologne;

Commerce : Cologne;

Textiles : Münster;

Consommation : Nuremberg;

Office de statistique : Wiesbaden.

La multiplication de ces instituts nécessita la création d'un organe centralisateur et c'est ainsi que fut créée, en février 1949, la communauté de travail des instituts allemands de recherche économique, sur l'initiative notamment des instituts de Kiel, Hambourg, Berlin et Munich, et avec la participation très active de l'office allemand de statistique de Wiesbaden.

Par l'intermédiaire de l'institut d'études sociales de l'université de Munster qui se trouve à Dortmund, la communauté de travail est en relation avec une autre communauté de travail, l'institut scientifique des questions sociales.

Par ailleurs, la banque Deutscher Laender entretient également des relations étroites avec la communauté de travail.

2° Buts et fonctionnement de la communauté de travail.

A. — Les buts.

L'article 2 des statuts qui précise les buts de l'association est ainsi rédigé :

« 1. La communauté a pour but, par l'union des instituts allemands de recherche économique, d'offrir à ceux-ci la possibilité de coordonner leurs activités, particulièrement en ce qui concerne l'étude des problèmes économiques d'actualité et, pour autant que cela paraîtra nécessaire et souhaitable, d'unifier ces activités sous forme de travaux collectifs.

« Il a donc été décidé ce qui suit :

« a) Les membres de la communauté doivent se tenir mutuellement au courant de leurs travaux et des résultats de ceux-ci au cas où ils ne seraient pas publiés;

« b) Ils doivent s'entraider par la communication d'informations et de documents;

« c) Les programmes de travail des divers membres de la communauté doivent être coordonnés entre eux lorsqu'ils ont des points communs ou lorsque l'apport mutuel de compléments d'information paraît souhaitable;

« d) Certains problèmes ou thèmes de discussion déterminés devraient être présentés dans le cadre de l'association, avec répartition éventuelle des tâches, ou devraient continuer à faire l'objet d'une étude commune;

« c) Les travaux commandés par les problèmes de l'économie, ou effectués pour le compte des autorités fédérales, ou d'autres administrations, doivent être discutés ou entrepris en commun.

« Dans certains cas particuliers, des études collectives peuvent être effectuées par tous ou par certains membres de la communauté et les résultats de ces études peuvent être publiés sous nom collectif avec l'accord de tous.

« 2. La communauté d'études ne poursuit aucun but politique ou confessionnel, de quelque sorte que ce soit, non plus que des buts lucratifs ou commandés par des intérêts privés; la communauté doit servir, dans le secteur d'activité qui lui est propre, exclusivement au développement de la connaissance économique.

B. — Le fonctionnement.

La communauté de travail installée primitivement à Francfort fut transférée à Bonn en 1950.

Elle est dirigée par un comité de direction composé de cinq membres élus et d'un secrétaire général. Tous les trois ans, les instituts qui le désirent désignent un candidat et, lors d'une assemblée générale de la communauté, le doyen présente la liste des candidats. La communauté élit, alors, sur cette liste le président et les quatre membres du comité de direction. Quant au secrétaire général, il est nommé par le comité de direction et sa nomination est soumise à la ratification de l'assemblée de la communauté de travail.

Les membres de la communauté se réunissent deux fois par an et ont tenu leur quatorzième session en mai 1954.

Les thèmes mis en discussion au cours des différentes sessions d'études de la communauté ont été les suivants:

En 1949: programme de redressement de l'Allemagne et politique américaine, plan Marshall et intégration agricole européenne.

En 1950: la situation économique de Berlin et de la zone d'occupation soviétique. Chômage et plein emploi.

En 1951: l'Allemagne et le marché mondial des matières premières en 1951. Les principaux problèmes de la méthode conjoncturelle.

En 1952: les problèmes de l'union européenne des paiements. Les problèmes de coopération économique européenne. Politique et diagnostic conjoncturels.

En 1953: problèmes économiques et sociaux de la réunification de l'Allemagne. De l'importance du sondage d'opinion, du test conjoncturel, de l'enquête représentative pour la recherche économique.

En 1954: méthodes d'établissement scientifique de la politique économique.

A toutes ces réunions assistent des invités ne faisant pas partie de la communauté de travail, qui présentent parfois le rapport sur le sujet traité.

C'est ainsi qu'en 1952 les problèmes de coopération économique européenne ont été rapportés par M. Piatier, directeur de la conjoncture et des études économiques de notre institut national de la statistique et des études économiques.

Enfin, au sein de la communauté existent des groupes d'études tels que celui de la comptabilité nationale et celui de l'observation conjoncturelle. Des fonctionnaires des ministères fédéraux intéressés à l'économie participent aux études de ces cercles de travail et un échange d'idées très fécond s'opère entre ces fonctionnaires et les représentants des instituts membres de la communauté.

Il est incontestable que la communauté de travail joue un rôle utile de centralisation des informations et de coordination des travaux et qu'elle est capable d'indiquer, pour tout problème économique soulevé, l'institut le plus qualifié et le délai dans lequel il pourra fournir une étude sur ledit problème.

II. — L'institut d'économie mondiale de Kiel.

(Institut für Weltwirtschaft.)

1^o Son organisation.

L'« Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr », qui est rattaché à la faculté de droit et à la faculté des sciences de l'université de Kiel, a été fondé en 1911 par le professeur Bernhard Harms. Depuis 1948, il est dirigé par le professeur Dr Fritz Baade, député au Bundestag.

En dehors d'un département administratif, le « Weltwirtschaft-Institut » comprend trois services principaux:

a) Le service des recherches, auquel se rattachent les sections: Industries et questions monétaires, transports et navigation, commerce extérieur, agriculture, recherches économiques, étude des monopoles;

b) Et deux autres services qui sont à la base même de l'activité de l'institut: d'une part, la bibliothèque et, d'autre part, le service des archives qui comprend les subdivisions suivantes:

Politique intérieure, politique extérieure, démographie, questions économiques, finances, commerce, commerce extérieur, transports, banque.

L'institut compte une cinquantaine d'experts spécialisés des différents secteurs de l'économie et environ 160 employés ayant en général une formation scientifique ou économique.

Le financement de l'institut est assuré en majeure partie par les contributions des Länder de zone occidentale qui lui procurent un

budget annuel de 500.000 DM auquel s'ajoutent des subventions diverses, donations ou legs.

Avant la guerre, l'institut recevait également une souscription de la Fondation Rockefeller aux Etats-Unis.

2^o Les buts.

Les statuts de l'« Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr » fixent à cet organisme une triple activité:

A. — Documentation scientifique et économique, permettant de donner aux recherches une impulsion nouvelle et de tenir à la disposition des milieux scientifiques du monde entier l'ensemble des matériaux susceptibles de faciliter leurs travaux.

Cette documentation s'étend des éléments les plus spécialisés de l'activité scientifique aux études les plus vastes, telles que celle de la conjoncture économique internationale.

B. — Enseignement. — L'institut devra former des experts économiques, développer chez eux l'esprit d'initiative ainsi que la curiosité scientifique. L'Etat, de même que les entreprises industrielles ou commerciales de droit privé, trouveront ainsi les cadres nécessaires au développement de l'économie nouvelle.

C. — Etablissement et développement des relations internationales. — Le « Weltwirtschafts-Institut », pour mener à bien l'œuvre qu'il s'est assignée, se doit de multiplier ses contacts avec l'étranger.

Ses deux directeurs successifs ont, au cours de longs et nombreux voyages, jeté les bases de ces relations avec les personnalités les plus marquantes des milieux économiques et scientifiques d'Europe et d'Amérique.

3^o Ses moyens d'action.

A. — Moyens matériels.

La bibliothèque et les archives fournissent à l'institut les matériaux nécessaires à des études.

a) La bibliothèque. — Cette bibliothèque, de réputation mondiale, contient environ 510.000 volumes et 11.000 périodiques.

Les traités de sociologie, les études économiques et géographiques (géographie physique, géographie politique et géographie économique) les plus diverses, ainsi que les publications étrangères sur tout sujet de quelque importance sur les plans culturel, politique et économique, forment le fond de cette collection unique au monde.

S'y adjoint également un ensemble très complet des textes de loi, bilans officiels, communiqués ou bilans d'associations, sociétés économiques ou commerciales, rapports d'exploitation des différents groupes ou cartels économiques du monde entier, ainsi qu'une statistique mondiale de prix.

Les deux tiers des volumes réunis par la bibliothèque proviennent de l'étranger. Un système de classement ultra-moderne comprend trois millions de fiches et permet d'effectuer les recherches les plus minutieuses dans un délai extrêmement court.

Des installations de photo-copie sont utilisées pour la reproduction des ouvrages anciens ou étrangers.

b) Les archives. — Les archives se scindent en archives générales et en archives d'entreprises.

En principe, sont conservés aux archives générales tous les éléments d'information ou de documentation qui, par leur volume, leur origine ou leur importance, ne trouvent pas place à la bibliothèque, mais qui offrent néanmoins un intérêt particulier.

Les études, rapports de journaux ou périodiques ainsi que des publications professionnelles paraissant en Allemagne et à l'étranger sont découpés et répartis dans diverses collections d'archives.

Au 1^{er} janvier 1950, des extraits d'environ 150 journaux et revues provenant de six-huit pays avaient été réunis, représentant environ 1 million et demi d'articles ou études diverses.

Le service archives d'entreprises centralise, de son côté, les matériaux les plus variés provenant d'académies, d'instituts, d'associations scientifiques ou économiques, de banques, de groupements, cartels ou trusts industriels, compagnies d'assurances, etc., qu'il s'agisse de mémoires, rapports ou demandes de renseignements.

Plus de 4.000 documents sont classés aux archives d'entreprises, dont 70 p. 100 sont de provenance étrangère. Ce service entretient des relations suivies avec plus de 4.000 organisations ou sociétés diverses de plus de soixante pays. Certaines pièces confidentielles, telles que contrats de cartels, rapports d'exploitation ou comptes rendus d'activité concernant l'ensemble de certaines branches économiques, font l'objet d'un classement particulier et sont ainsi mises à l'abri de toute indiscretion.

Les documents non confidentiels rassemblés tant par le service des archives économiques que par celui des archives d'entreprises, sont à la disposition du public.

B. — Relations internationales.

La personnalité des professeurs Harms et Baade a grandement facilité les très nombreuses prises de contacts qui ont été établies entre l'institut et les milieux économiques et scientifiques des pays étrangers.

Le développement d'un véritable réseau de relations culturelles favorables aux échanges d'idées et d'informations est au premier plan des préoccupations des dirigeants du « Weltwirtschafts-Institut ».

Enfin, la publication d'une revue trimestrielle, le « Weltwirtschaftliches Archiv », à la rédaction de laquelle l'institut apporte les plus grands soins, maintient un lien entre cet organisme et les milieux internationaux avec lesquels elle est en rapport. On y trouve, en effet, la somme complète de tous les travaux scientifiques, études sociales ou économiques de quelque intérêt auxquels il a été procédé dans une soixantaine de pays.

III. — L'Institut de l'industrie allemande.

(Deutsches Industrieinstitut) de Cologne.

Le Deutsches Industrieinstitut a été créé, le 15 janvier 1931, à Cologne, par les associations patronales allemandes, pour répondre à un double but :

Présenter les conceptions et buts du patronat allemand à l'opinion publique ;

Mettre à la disposition du patronat l'ensemble des informations nécessaires pour lui permettre de prendre position à la fois sur le plan de l'économie politique et sur celui de l'économie de l'entreprise.

1^o Organisation.

L'institut, organisme entièrement privé, dépend intégralement et uniquement des deux grandes organisations patronales allemandes :

Bundesverband der Deutschen Industrie (confédération des industries allemandes) ;

Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (confédération de l'Union des employeurs allemands).

Des cotisations, perçues par ces deux organisations auprès des fédérations patronales qui les composent, assurent le financement de l'institut.

Le Deutsches Industrieinstitut est administré et géré par trois comités qui sont :

L'assemblée générale (Mitgliederversammlung) qui se réunit chaque année pour examiner le fonctionnement de l'institut. Cette assemblée générale est formée des représentants des différentes fédérations susnommées. Son rôle est d'ordre secondaire ;

Un comité de patronage (Vorstand), composé de représentants désignés au cours de l'assemblée générale. Sa composition actuelle est la suivante :

M. Carl Neumann, président industriel textile,
Docteur Reusch, sidérurgiste,
Docteur Seeling, directeur général des verreries de Fürth,
Docteur Krengel, confectionneur à Bielefeld,
Docteur Kuhnke, sidérurgiste ;

Un comité de direction, dont le rôle est essentiel, est formé par MM. :

Docteur habil Fritz Hellwig, directeur, député au Bundestag,
Professeur docteur Ernst Schuster,
Docteur-Docteur Ernst-Ewald Kunckel,
Docteur Wolfgang Mansfeld.

Sur le plan technique, l'institut de l'industrie allemande comprend cinq divisions :

- 1^o Science économique et politique économique ;
- 2^o Science sociale et politique sociale ;
- 3^o Presse, radio, film et éditions ;
- 4^o Conférences et services d'instruction ;
- 5^o Administration générale, personnel.

Depuis l'élection du docteur Hellwig au Bundestag, la direction de l'institut est en fait assurée par le professeur Schuster.

2^o Le rôle de l'institut.

L'action de l'institut s'oriente plus particulièrement vers quatre grandes directions.

Recherche de la documentation nécessaire aux travaux de l'institut ;

Etudes et travaux scientifiques ;

Informations et relations avec l'opinion publique ;

Information et documentation de la profession et de l'entreprise.

A. — Documentation.

La nécessité pour un institut tel que le Deutsche Industrieinstitut d'avoir à sa disposition une documentation aussi précise et complète que possible va de soi. Cette documentation est constituée essentiellement par les journaux, revues, services des agences de presse et statistiques, tant allemands qu'étrangers, reçus par l'institut, soit 600 publications différentes, auxquelles s'ajoutent les monographies et comptes rendus publiés par les fédérations, associations professionnelles et les grandes entreprises allemandes (1.000 publications). Une bibliothèque de 10.000 volumes renferme les ouvrages indispensables.

Il convient, en outre, de préciser que des relations étroites existent entre le Deutsche Industrieinstitut et les instituts allemands de conjoncture, ou de statistique (Kiel, Munich, Bonn, Statistisches Bundesamt, etc.). Ainsi, un agent du Deutsche Industrieinstitut assure chaque semaine une liaison avec ce dernier organisme et, lorsque le besoin s'en fait sentir, des recherches ou des travaux particuliers sont confiés contre rémunération à des instituts ou services, le rôle du Deutschen Industrieinstitut étant d'interpréter et non pas de faire œuvre scientifique.

B. — Etudes et travaux.

Les travaux de recherches de l'institut, entrepris en général à la demande d'une fédération ou d'un groupe d'entreprises, concernent les problèmes économiques, sociaux et financiers actuels, vus sous l'angle de la politique patronale allemande. C'est ainsi qu'un certain nombre d'études, non diffusées à l'extérieur, ont été faites sur la délimitation des secteurs économiques public et privé, les restrictions de la concurrence, les rapports économiques de l'industrie et de l'agriculture, la politique sociale de l'entreprise, le développement des syndicats, la coopération économique internationale, etc.

Ces travaux ont indirectement une très grande importance, car ils sont en quelque sorte les éléments à partir desquels les organisations patronales allemandes vont édifier leur doctrine et fixer les grandes lignes de la politique qu'elles entendent suivre sur le plan économique et social.

C. — Information et propagande.

Ce sera ensuite le rôle de la troisième section, de diffuser, une fois définis, ces objectifs auprès du grand public.

La III^e section a, elle aussi, un double rôle à jouer : lutter contre la propagande et les slogans des syndicats ouvriers, et diffuser les conceptions du patronat allemand.

• Aujourd'hui, le second rôle a largement supplanté le premier.

La propagande patronale s'adresse à l'ensemble des personnes ayant un rôle social et susceptibles, en raison de leurs fonctions, de pouvoir influencer l'opinion publique. Le chef d'entreprise, l'ingénieur, le prêtre, le médecin, l'instituteur, l'avocat, par exemple, rentrent dans cette définition.

En outre, le Deutsche Industrieinstitut s'adresse également aux agences de presse allemande et étrangère, à la T. S. F., aux services de documentation, aux agences d'informations économiques, et, en général, à tous services alimentant les journaux et revues importants.

A cet effet, plusieurs publications éditées par une société intitulée Deutsche Industrieverlags GmbH à Cologne, sont diffusées auprès de ces organisations ou de ces personnes.

Ces publications, qui s'adressent chacune à un public différent, sont les suivantes :

« Schnelldienst des Deutschen Industrieinstituts ».

Il paraît deux fois par semaine et a un tirage d'environ 4.000 exemplaires. Par ce moyen, l'institut tient à informer l'opinion publique tout en la mettant au courant du point de vue du patronat industriel. Le « Schnelldienst » est mis à la disposition des organisations les plus importantes du gouvernement, des missions allemandes à l'étranger et des missions étrangères en Allemagne. Il est envoyé aux députés du Parlement fédéral et des D'ètes des pays intéressés aux questions économiques et sociales. Le « Schnelldienst » parvient aux fédérations industrielles et patronales, aux correspondants des journaux et revues allemands et aux représentants de la presse étrangère à Bonn ;

« Vortragsreihe des Deutschen Industrieinstituts ».

L'institut publie une fois par semaine des résumés de quatre pages des conférences et articles les plus marquants du mois, et dont la connaissance est jugée indispensable. Cette publication a le même tirage que le « Schnelldienst », étant destinée aux mêmes institutions et personnes ;

« Rundfunkspiegel des Deutschen Industrieinstituts ».

Le miroir des émissions de la T. S. F. paraît tous les jours et contient de brefs résumés des émissions les plus importantes du jour, allemandes et étrangères, de caractère économique ou social. Chaque édition du « Rundfunkspiegel » publie en outre un bref commentaire concernant des questions de principe et de programme. Le « Rundfunkspiegel » est envoyé aux dirigeants et aux organismes de contrôle de tous les postes émetteurs allemands, ainsi qu'aux journaux importants et aux services de presse des fédérations économiques et des grandes entreprises ;

« Unternehmerbrief des Deutschen Industrieinstituts ».

Les lettres aux patrons paraissent une fois par semaine à un tirage de 10.000 exemplaires. Elles contiennent des informations et avis de l'institut qui concernent les chefs d'entreprise et qui sont destinés à former les conceptions communes du patronat allemand. Les lettres aux patrons sont expédiées aux entreprises, fédérations industrielles, et sur l'avis de celles-ci, à des personnes qui peuvent influencer l'opinion publique.

On peut ajouter à ces publications régulières le « Rednerdienst des Deutschen Industrieinstituts » qui est un service destiné à des conférenciers susceptibles de traiter des questions économiques et sociales. Cette publication fournit aux intéressés des choix de sujets, des données et des chiffres sous forme de tableaux, et permet aux chefs d'entreprise de pouvoir donner des conférences, sans perdre trop de temps à leur préparation.

Enfin, une autre publication d'un caractère différent, et tirée à 100.000 exemplaires, le « Mitarbeiterbrief des Deutschen Industrieinstituts » est la lettre aux employés paraissant deux fois par mois, à un tirage de 100.000 exemplaires et servant à informer les employés et les ouvriers des entreprises industrielles. Environ 2.000 entreprises de différente importance sont abonnées à ces lettres, et les distribuent à leurs employés et ouvriers ou les font envoyer aux adresses privées de ceux-ci.

D. — Information et documentation de la profession et de l'entreprise.

Outre les avis consultatifs donnés par l'Institut aux chefs d'entreprise sur telle ou telle question posée, ce dernier attache une toute particulière importance aux réunions mixtes patronat-ouvrier. Le Deutsche Industrieinstitut favorise à cet effet le développement de cercles analogues à ceux des « Jeunes Patrons » français et diffuse aux intéressés toute documentation nécessaire. En outre, lorsque le besoin s'en fait sentir, les membres les plus qualifiés de l'Institut sont invités à intervenir dans ces débats.

Le rôle important que joue le Deutsche Industrieinstitut dans la formation de l'opinion des classes dirigeantes allemandes est en grande partie dû à la qualité du personnel que les organisations patronales de ce pays ont su s'attacher.

Ainsi, disposant d'un personnel de choix, possédant des moyens de propagande, le Deutsche Industrieinstitut se trouve à même d'éclairer et d'aider les dirigeants du patronat allemand dans la recherche et l'élaboration de ses objectifs, puis de répandre ensuite cette doctrine mise au point, parmi la masse même des employeurs, tout en s'efforçant de créer dans la nation un climat d'opinion favorable.

IV. — Les instituts d'aménagement du territoire.

Sur le plan fédéral, on compte trois instituts de recherches concrètes d'aménagement du territoire :

« Institut für Raumforschung » de Bad Godesberg, rattaché administrativement et financièrement au ministère de l'intérieur et présidé par le vice-chancelier Brücher.

Cet institut emploie 31 personnes et dispose chaque année de 600.000 DM., soit plus de 50 millions de francs ;

« Akademie für Raumforschung und Landesplanung » de Hanovre ;

« Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung » de Düsseldorf, présidée par le professeur Prager, qui est président de l'Arbeitsgemeinschaft der Landesplaner de la République fédérale.

Sur le plan des « Land », il existe des groupes de travail d'aménagement du territoire :

1° En Rhénanie du Nord-Westphalie :

La « Landesarbeitsgemeinschaft für Raumforschung Nordrhein-Westphalen », qui groupe les « Hochschularbeitsgemeinschaften für Raumforschung » ;

Les « Landesplanungsgemeinschaften Rheinland und Westphalen », décentralisées à l'échelon Bezirk (environ notre département) ;

2° En Bavière :

Le « Landesplanungsgemeinschaft Bayern ».

Il faut noter que, sur le plan exécutif, il existe une décentralisation complète. A l'échelon fédéral, il n'y a pas de ministère compétent. Il existe seulement des rapporteurs des différents ministères intéressés (intérieur, construction, agriculture, économie, finances).

Sur le plan législatif, chaque Land dispose des pleins pouvoirs pour légiférer en la matière. Il n'existe pas de loi fédérale générale.

Un modèle du genre au point de vue législatif est constitué par les « Landesplanungsgesetze » de la Nordrhein-Westphalie publiés le 11 mars 1950.

CHAPITRE III

LA VILLE LIBRE ET HANSEATIQUE DE HAMBOURG

I. — Structure politique.

Jusqu'au 30 juin 1952, Hambourg avait été régie par la « Constitution provisoire de la ville hanséatique de Hambourg », promulguée le 15 mai 1946. Une nouvelle constitution, votée par la Bürgerschaft (Parlement de Hambourg) le 4 juin 1952, est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1952. En vertu de la nouvelle constitution, le Land de Hambourg s'appelle de nouveau « Ville libre et hanséatique de Hambourg ».

En 1937, le mot « libre » avait été rayé dans l'appellation, et la constitution provisoire de 1946 parlait seulement de la ville hanséatique.

La nouvelle constitution débute par un préambule ainsi conçu :

« La ville libre et hanséatique de Hambourg, port mondial, doit remplir envers le peuple allemand une tâche particulière qui lui est assignée par l'histoire et par sa position géographique. Elle veut être, dans l'esprit de la paix, un intermédiaire entre tous les continents et tous les peuples. »

Les constitutions de Hambourg ont conservé le système traditionnel en vertu duquel le pouvoir législatif appartient à une assemblée unique, la Bürgerschaft, et le pouvoir exécutif à une autorité collégiale, le Sénat.

La Bürgerschaft est composé de 120 députés qui sont élus tous les quatre ans au suffrage universel secret. La Bürgerschaft élit le Sénat, c'est-à-dire le gouvernement du Land, autorité exécutive collégiale qui, de son côté, élit le premier bourgmestre. Comme président du Sénat, celui-ci a la fonction d'un premier ministre du Land, ainsi que d'un bourgmestre de la ville. Les sénateurs, actuellement au nombre de 15, dirigeant les « députations » (ministères).

D'autre part, la constitution nouvelle a créé, à côté de la Bürgerschaft et du Sénat, une commission civique formée de 20 membres que le Parlement élit dans son sein. Dotée de pouvoirs étendus, la commission civique doit décharger le Bürgerschaft d'une partie de ses tâches et peut même édicter des dispositions législatives provisoires en attendant que l'assemblée plénière en ait décidé.

Hambourg participe, par ailleurs, au pouvoir législatif de la République fédérale, avec dix-huit députés au Bundestag, qui sont élus directement par la population, et avec trois représentants au Bundesrat, qui sont nommés par le Sénat.

De 1946 à 1949, Hambourg fut gouvernée par une coalition de socialistes et de libéraux ; de 1949 à 1953, par un Sénat socialiste, présidé par le premier bourgmestre Max Brauer. Les élections du 1^{er} novembre 1953 amenèrent au pouvoir le « Hamburg-Block », constitué des chrétiens-démocrates, libéraux, nationaux et fédérations de réfugiés. Le Sénat actuel est, en conséquence, formé par les représentants des trois premiers de ces partis et présidé par le premier bourgmestre, docteur Kurt Sieveking, qui avait été, avant sa nomination, ambassadeur de la République fédérale à Stockholm.

II. — Le port de Hambourg.

Hambourg a deux visages, l'un tourné vers la mer et l'autre vers l'intérieur des terres de l'Allemagne et de l'Europe.

Par son trafic vers le bassin de la Ruhr et la Suisse, Hambourg est en concurrence avec les ports néerlandais et belges, comme il est en concurrence avec Trieste pour les marchés d'Autriche et des pays de l'Europe du Sud-Est.

Le mouvement total du port de Hambourg était, en 1938, de 25.700.000 tonnes pour le trafic maritime et 9.800.000 tonnes pour le trafic fluvial. En 1953, les chiffres correspondants étaient de 16 millions 500.000 tonnes et de 4.600.000 tonnes, soit en diminution de 36 p. 100 pour le trafic maritime et de 53 p. 100 pour le trafic fluvial. Cela tient notamment au fait que Hambourg ne respire plus que d'un seul poumon, à cause de la proximité du rideau de fer, et aussi au fait que les installations portuaires n'ont pas encore été entièrement reconstruites.

1° La destruction et la reconstruction du port de Hambourg.

La séparation de Hambourg d'une partie importante de son arrière-pays ne constitue que l'un des dommages causés par la guerre. A la suite des bombardements de juillet-août 1943, 60 p. 100 des installations portuaires furent détruites, en sorte qu'à la fin de la guerre, le plus puissant port d'Allemagne n'était plus qu'un amas de décombres, tandis que 2.900 épaves de navires se trouvaient dans les bassins du port et ses accès.

Il ne restait plus, en fait, que 10 p. 100 des hangars du quai, 33 p. 100 des magasins, 21 p. 100 des grues et 32 p. 100 des voies ferrées. La capacité de mouvement du port avait été réduite à un cinquième. Quant au tonnage dont disposaient les armateurs hambourgeois avant la guerre, soit 2.300.000 tonnes représentant 58 p. 100 de la flotte marchande d'Allemagne, il n'en restait que 49.000 tonnes en 1945, tandis que, par ailleurs, était interdite à l'Allemagne la construction de navires.

Cette reconstruction a permis à Hambourg de regagner sa place parmi les grands ports du monde.

2° Les nouvelles installations portuaires.

Au lendemain de la guerre fut entreprise, en premier lieu, la restauration des hangars du quai pour la navigation d'outre-mer. Furent ainsi reconstruits, dix-neuf hangars d'une surface d'environ 235.000 mètres carrés, avec de modernes installations de grues et de larges rampes d'accès.

La reconstruction permit, par ailleurs, de rationaliser l'organisation du port, d'une part en réservant trois côtés des hangars à l'accès des camions et le côté se trouvant sur le bord de l'eau à l'accès des chemins de fer et, d'autre part, en réservant à chacune des lignes régulières de navigation un hangar déterminé pour le chargement et le déchargement de leurs navires, notamment pour le trafic à petite et moyenne distance. En outre, les navires disposent de soixante-cinq places le long des quais et de douze retables dans les bassins, où ils peuvent installer directement à bord les téléphones en communication avec le réseau téléphonique du continent et où ils disposent d'un service portuaire moderne.

Enfin, l'ancien centre du trafic des fruits, qui avait été entièrement détruit, fut complètement réinstallé sur une surface totale de 65.000 mètres carrés. Les magasins affectés au trafic des fruits sont équipés d'un système moderne de chauffage et de ventilation destiné à pallier les variations de la température. L'un des hangars possède des installations spéciales pour le déchargement des bananes, qui permettent de transporter ces fruits avec toutes les précautions nécessaires de la cale des navires jusqu'à leur entrepôt.

Sont également à citer les cinq magasins frigorifiques qui n'ont pas été touchés par la guerre et sont appropriés au déchargement rapide des navires et à l'emmagasinement des marchandises frigorifiées.

Parmi les autres installations spéciales du port figurent également :

A. — Le port de pêche de Hambourg-Allona qui, avec une surface d'environ 28.697 mètres carrés, sept halles à poissons et le quai d'amenement, sert au commerce et à l'entrepôt des poissons importés ainsi qu'au déchargement de la flotte allemande.

B. — Le port charbonnier à Hambourg, avec ses installations au Reihersstieg, au Waltershof, qui font le mouvement des marchandises encombrantes, comme le charbon, les minerais, le bois, les rillons, les engrais, etc.

C. — Le port pétrolier, à l'entrée du port de Hambourg, et les installations du trafic et de la raffinerie aux Seehafenbecken III et IV à Hambourg et au Köhlbrand sont à la disposition du trafic croissant des pétroliers (260 à 300.000 tonnes par mois) avec de nombreuses rivières profondes pour le mouvement et des installations sûres et munies de tubes, pompes et réservoirs adaptés à chaque espèce de produits pétroliers liquides. La durée moyenne du déchargement d'un pétrolier de 15.000 tonnes est de quinze à vingt heures. Avec 35 p. 100 de toutes les raffineries de pétrole d'Allemagne et 1.326.115 mètres cubes de citernes, Hambourg est de nouveau la plus importante place pour l'importation et le raffinage du pétrole.

D. — Les installations pour le kali à la Rethe constituent un lieu bien approprié pour le mouvement et l'entrepôt du kali, des sels gemmes, etc., avec une capacité de 110.000 tonnes et des facilités de mouvement pour la marchandise en vrac ou en sacs qui est embarquée directement du wagon ou de l'entrepôt. La capacité moyenne par équipe et vapeur est de 12 à 16.000 tonnes.

E. — Les silos à blé, sur la rive droite de l'Elbe à Allona-Neumühlen et à la Rethe, où, au moyen d'élevateurs à blé installés sur terre, les vapeurs sont débarqués directement sur le silo ou directement sur les camions à wagons. Par ailleurs, si le débarquement est demandé sur le fleuve, on se sert de cinq élévateurs flottants pouvant décharger de 1.000 à 1.500 tonnes par équipe.

F. — Le port franc, avec sa surface de 1.335 hectares, embrasse presque toutes les places pour le trafic des marchandises encombrantes. Du point de vue douanier, le port franc est exterritorial et permet de décharger des marchandises importées, de les examiner ou emballer, sans devoir s'occuper des formalités douanières ni payer les droits de douane. Outre ces facilités financières et douanières, le port franc sert au commerce du transit maritime — par exemple, le trafic direct avec les pays scandinaves — comme aussi au trafic indirect de l'industrie du port franc qui importe des matières premières et fait la réexportation des produits manufacturés ou demi-manufacturés sans formalités douanières.

G. — La ville des magasins (353.700 m²) sert à l'emmagasinage à délais plus longs de marchandises qui — se trouvant au port en réserve — peuvent être retirées successivement par les importateurs. Elle donne, en outre, la possibilité aux étrangers d'emmagasiner des envois en consignation hors des frontières douanières allemandes et ainsi d'améliorer les perspectives du débouché sur les marchés allemands et européens. Des magasins appropriés et des magasiniers compétents, « Quartierleute », qui connaissent à fond les particularités des différentes marchandises, garantissent le traitement soigneux des marchandises emmagasinées.

H. — Les hangars collecteurs et distributeurs où les marchandises exportables, arrivées en expéditions collectives, sont distribuées sur les différentes places des lignes de navigation.

Avec les facilités qu'il offre et sa situation — Hambourg est un port ouvert auquel on peut entrer à toute marée — le port de Hambourg est capable de surmonter en tout temps de fortes variations du trafic. Mais les travaux de reconstruction ne sont pas encore achevés, puisque le troisième plan de reconstruction 1953-1955 prévoit la construction d'autres hangars à quai d'une surface totale d'environ 60.000 m². En outre, sera poursuivi le perfectionnement des murs du quai, installations, ponts, grues et voies ferrées.

3° La place du port de Hambourg dans le commerce extérieur de l'Allemagne occidentale.

Voici quelle a été l'évolution du trafic depuis 1916 et par rapport à 1938 (en millions de tonnes) :

1928, 25,7; 1916, 4,2; 1947, 6; 1948, 7,9; 1949, 9,6; 1950, 11; 1951, 11,2; 1952, 15,2; 1953, 16.

Le développement continu du trafic du port de Hambourg témoigne de l'importance croissante de ce port comme instrument du commerce extérieur de l'Allemagne occidentale, qui tient, d'une part, aux installations appropriées à un travail rapide et soigné et, d'autre part, à la compétence des firmes hambourgeoises (importateurs, exportateurs, transitaires internationaux, compagnies d'assurances) et des banques hambourgeoises spécialisées sur tous les marchés du monde.

III. — Le potentiel économique de Hambourg.

1° La construction navale.

a) Les décisions des puissances d'occupation :

En 1939, la flotte de commerce allemande comprenait 2.237 unités jaugeant 4.162.706 tonneaux bruts. A la fin des hostilités, son tonnage était réduit à 1.411.074 tonneaux bruts. Le tonnage subsistant fut réparti entre les puissances ennemies du Reich pour compenser partiellement les pertes subies par elles sur mer, à l'exception toutefois d'une tranche de 117.000 tonneaux bruts qui fut laissée à l'économie allemande.

Le développement de la construction navale allemande a été conditionné avant tout par l'élargissement progressif des libertés

que les puissances d'occupation reconnaissaient en la matière aux Allemands.

Avec l'accord de Petersberg du 22 novembre 1949, un progrès assez marqué intervint. Le protocole de Petersberg fait connaître qu'en vertu de l'accord intervenu entre les trois puissances (accord de Francfort du 14 avril 1949 concernant les industries interdites et limitées) :

« La construction de navires de haute mer, à l'exclusion des navires essentiellement destinés au transport des passagers, et de bateaux-citernes d'un tonnage maximum de 7.200 tonneaux, de bateaux côtiers d'un tonnage maximum de 2.700 tonneaux et de bateaux de pêche d'un tonnage maximum de 650 tonneaux et ne dépassant pas la vitesse en service de 12 nœuds peut commencer sans délai. »

Avec l'approbation de la haute commission, l'Allemagne put acquérir ou construire, avant le 31 décembre 1950, six navires spéciaux dépassant ces limites de jauge et de vitesse.

Sur les six navires spéciaux, cinq furent construits dans les chantiers allemands, le sixième fut acheté en Norvège.

L'événement décisif qui permit un grand essor de la construction navale allemande fut la conclusion de l'accord du 3 avril 1951 sur les contrôles industriels. Cet accord supprime toutes les restrictions affectant le type, le tonnage et la vitesse des navires de commerce allemands. En conséquence, l'armement allemand pouvait désormais construire notamment des paquebots et des paquebots mixtes au long cours. La capacité de production de l'industrie des constructions navales qui demeure assujettie à un contrôle peut être augmentée sur autorisation de la haute commission.

b) L'évolution de la construction navale et la part prise par les chantiers de Hambourg dans cette construction :

Jusqu'à l'accord du 3 avril 1951, la progression du tonnage allemand fut assez modeste. Du 1^{er} janvier 1949 au 1^{er} avril 1951, la flotte de commerce allemande passa de 263.000 tonneaux à 792.678 tonneaux (non compris les navires de pêche et les bâtiments ne servant pas directement à des fins commerciales). Le rapport du Lloyd's Register of Shipping pour le quatrième trimestre de 1950 indiquait que la République fédérale venait au quatrième rang quant aux mises en chantier, au septième quant aux lancements et au cinquième quant aux navires lancés, parmi les pays ayant des chantiers de construction de navires. En avril 1951, les chantiers allemands employaient 51.200 personnes.

Depuis l'accord de 1951, la flotte commerciale allemande s'est accrue d'un million de tonnes brutes. Le 1^{er} septembre 1953, la flotte commerciale allemande comprenait 2.027 unités représentant 4.783.000 tonnes brutes (non compris les bateaux de pêche et bâtiments non commerciaux en soi). La République fédérale s'est actuellement fixé pour objectif d'atteindre 2 millions ou 2 millions et demi de tonnes brutes. Mais, de l'avis des Allemands, ce n'est qu'un premier pas étant donné l'expansion de leur commerce extérieur.

L'effort financier du Land de Hambourg pour la reconstitution de la flotte a été considérable.

Hambourg a investi à long terme dans la construction navale un montant de 103 millions de DM provenant de fonds budgétaires et de crédits de sa banque de Land et il a financé des programmes fédéraux jusqu'à concurrence de 250 millions de DM, qui jusqu'à présent n'ont pas été remboursés par la fédération. Enfin il a assumé pour 33 millions de cautions.

Les compagnies de Hambourg possèdent maintenant un nombre de lignes comparables à celui d'avant guerre mais le volume du trafic assuré par elles est loin de s'être relevé dans les mêmes proportions.

Plus de la moitié (de 55 à 60 p. 100) de la flotte allemande était à Hambourg. Après la guerre, parlant de 250 unités avec 81.900 tonnes brutes (sans les navires X) (1), les armateurs de Hambourg ont plus que décuplé leur tonnage jusqu'au 1^{er} janvier 1953, atteignant 936.375 tonnes. Plus de la moitié du tonnage de Hambourg a moins de quinze ans, mais 79 navires de mer représentant au total 137.033 tonnes brutes, ont plus de trente ans.

En 1952, la flotte hambourgeoise a fourni un produit net de 290.200.000 DM, le produit net global de la flotte allemande ayant atteint 493.800.000 DM :

La flotte de commerce ayant Hambourg comme port d'attache comprenait, à la date du 30 juin 1953, 998 bâtiments jaugeant 981.000 tonnes brutes, dont 912 navires de charge (822.000 tonneaux bruts), 6 navires de passagers (3.500 tonneaux bruts), 48 tankers (122.000 tonneaux bruts) et 9 frigorifiques (21.500 tonneaux bruts). Depuis lors, le tonnage ayant Hambourg pour port d'attache a dépassé le total de 1 million de tonneaux bruts.

Le relèvement de la construction navale présentait une grande importance pour Hambourg où sont établis 77 chantiers sur un total d'environ 200 en Allemagne occidentale, notamment la Deutsche Werft et les Howaldtswerke. Peu après la levée des restrictions par l'accord du 3 avril 1951, on annonçait que Howalt avait reçu d'une société de navigation panaméricaine la commande d'un tanker de 40.000 tonnes. Ce serait le plus grand tanker construit jusqu'alors dans le monde (turbines de 17.500 CV, vitesse de 16 nœuds). La construction devait durer deux ans. Le 7 mai 1953, on lit dans un article

(1) Navires X : navires dont le sort n'avait pas été définitivement réglé.

du Dr Horst Schrack, directeur de l'office de l'économie de Hambourg :

« Hambourg construit de nouveau pour le monde. En 1952, ses chantiers ont construit pour des armateurs étrangers 61 p. 100 des navires livrés par eux et, en cette même année, la valeur des constructions livrées à l'étranger atteint 133 millions de DM. A l'heure actuelle, les chantiers de Hambourg ont un carnet de commandes de plus de 1 million de tonnes, dont 60 p. 100 à peu près proviennent d'armateurs étrangers. »

En 1954, plus de 200.000 tonneaux bruts de navires de commerce quitteront sans doute les chantiers de Hambourg et les trois cinquièmes de ce tonnage navigueront sous pavillon étranger.

2° L'industrie.

En mesurant l'importance de Hambourg comme port, on a tendance à oublier souvent que l'industrie hambourgeoise occupe de loin la première place de toutes les villes allemandes. En 1952, la valeur de sa production a été de 5,5 milliards de DM, tandis que celle de Berlin-Ouest, qui occupe la seconde place, a été de 2,8 milliards de DM. Pour les exportations aussi, l'industrie hambourgeoise dépasse celle des autres villes allemandes puisque la part de Hambourg dans les exportations totales de produits industriels est la suivante :

Construction de navires, 28,3 p. 100.
Industrie des machines, 13,5 p. 100.
Industrie métallurgique, 6,7 p. 100 (métaux non ferreux).
Industrie chimique, 6,2 p. 100.
Industrie électrotechnique, 6,1 p. 100.

Avec ses 1.900 firmes et 180.000 salariés (dont 135.000 ouvriers), l'industrie est le plus grand employeur de la ville hanséatique. Sans doute, la proximité du rideau de fer et la séparation entre Hambourg et son arrière-pays ont entraîné la présence à Hambourg d'un grand nombre de chômeurs. Mais il faut noter que 50.000 emplois ont été créés depuis la fin de la guerre et que, depuis 1949, 240 nouvelles firmes industrielles sont venues s'établir ou ont été fondées à Hambourg.

La caractéristique de l'industrie hambourgeoise est l'absence d'industrie lourde. Les plus importantes industries sont naturellement celles de la construction des navires et de ses branches accessoires. La moitié des firmes industrielles sont en relations plus ou moins étroites avec le port et la navigation.

Pour l'industrie des huiles minérales, Hambourg est le centre d'Allemagne : l'huile et la navigation ont les plus étroits rapports entre elles. Dans l'industrie métallurgique et dans la construction des moteurs et machines, Hambourg tient un rôle important. L'usine de construction d'appareils et installations Roentgen, la maison Röntgen-Müller ont une réputation mondiale. Trois grandes usines pour les articles en caoutchouc ont leur siège à Hambourg, ainsi que d'importantes fabriques de cigarettes. Enfin la bière hambourgeoise est exportée dans le monde entier.

3° Le commerce.

Hambourg est fier de sa tradition républicaine ; les villes hanséatiques ont été les seuls endroits du Saint Empire romain germanique, de la Fédération allemande et du Reich allemand créé en 1871, où les rois et les princes ne régnaient pas. Mais Hambourg est aussi fier d'être appelé la ville des « marchands royaux ». Hambourg n'a été industrialisé que depuis peu de temps et l'annexion des villes industrielles autrefois prussiennes d'Altona et Harburg a joué dans ce développement un rôle prépondérant. Mais, depuis toujours, Hambourg a occupé la première place de toutes les villes commerçantes d'Allemagne : 6.000 maisons commerciales y sont établies et plus d'un tiers de toutes les importations de produits alimentaires et de matières premières sont effectuées par des maisons hambourgeoises. La plupart des grandes maisons, dont beaucoup sont dirigées par les mêmes familles depuis trois ou quatre générations, sont spécialisées dans le commerce avec certains continents.

A Hambourg se trouvent aussi les sièges des associations pour le commerce extérieur et des associations allemandes pour l'exportation.

A la lecture de la statistique hambourgeoise sur les professions, on constate que, sur 604.000 emplois, 99.000 sont classés dans la rubrique « professions commerciales », c'est-à-dire un sixième, tandis qu'à Brême, la ville commerçante qui occupe la seconde place dans la République fédérale, il y a un septième de professions commerciales et, sur le plan de toute la République, un dixième. A cause de la prépondérance du commerce, le pourcentage d'employés, comparé à celui des autres professions (indépendants, fonctionnaires, artisans et ouvriers), est très grand à Hambourg. En janvier 1954, il y avait parmi les professions masculines 39,5 p. 100 d'employés (contre 19,5 p. 100 dans la République fédérale) et parmi les professions féminines 43,3 p. 100 (contre 32,4 p. 100).

Les familles commerçantes d'Hambourg n'ont pas seulement donné le jour à la plupart des bourgmestres et sénateurs, elles ont aussi été très souvent les mécènes des beaux-arts et des sciences. Ainsi, par exemple, une grande salle de concert, la Musikhalle, a été élevée par l'armateur Laeisz et donnée à la ville ; l'université a son origine dans une fondation d'Edmund Siemens, dont la firme avait

introduit le pétrole à Hambourg. De plus, des maisons commerciales ont fondé le prix Goethe hanséatique qui est accordé tous les ans et qui fut donné à Carl Burckhardt (Suisse), Eduard Spranger (Allemagne), Martin Buber (Israël) et à l'évêque Berggraf (Norvège), et les prix Schumacher au profit des œuvres architectoniques.

Enfin, le grand nombre de consulats et de consulats généraux qui ont leur siège à Hambourg, 23 en 1919, 42 en 1954, atteste la position prédominante de Hambourg comme port et ville commerçante.

Conclusion.

La situation favorable de l'économie allemande durant l'année 1953 s'est maintenue en 1954. Pour les huit premiers mois de cette dernière année, l'accroissement de la production industrielle par rapport à la période correspondante de 1953 est de 11 p. 100. Le nombre de logements achevés sera supérieur à 500.000 et on ne comptait plus, au moment du minimum saisonnier de l'été 1954, que 800.000 chômeurs environ, soit 3,5 p. 100 de la main-d'œuvre disponible.

Sur le plan extérieur, l'excédent global de la balance des paiements a légèrement diminué en 1954 en raison des transferts financiers autorisés par le gouvernement fédéral en application de l'accord de Londres.

L'économie allemande a donc évolué encore plus favorablement durant les huit premiers mois de 1954 qu'en 1953. Elle a continué, au cours de cette période, les progrès ininterrompus accomplis depuis la réforme monétaire de 1948.

Cette réforme a été le point de départ du relèvement économique de l'Allemagne occidentale. Ce relèvement avait d'ailleurs été préparé et a été facilité par l'aide financière allée (américaine, britannique et française) qui a atteint 4.273 millions de dollars au 31 mars 1954.

Il faut en effet noter que cette aide, sous sa forme d'aide directe, a financé, en 1945 et en 1946, la quasi-totalité, en 1947, 82 p. 100 et, en 1948, 70 p. 100 des importations de l'Allemagne occidentale.

Ces pourcentages font ressortir l'importance que cette aide directe, résultant de l'attribution à l'Allemagne de devises et de marchandises, a revêtu sur le plan des échanges extérieurs.

Par ailleurs, sur le plan interne, la mise à la disposition de l'économie allemande en monnaie nationale des fonds de contre-valeur de l'aide directe, qui ont dépassé 8 milliards de DM, a permis le financement de secteurs essentiels tels que les transports, la construction de logements, les mines de charbon, l'électricité, l'eau, le gaz et l'agriculture.

Il faut toutefois tenir compte dans le relèvement de l'Allemagne des facteurs essentiels qu'ont constitués le goût du travail et le sens de l'organisation de ses ressortissants.

L'étude des problèmes du commerce extérieur en Allemagne occidentale a en fait amené votre commission à des considérations dépassant ce secteur précis. Les membres de la délégation tiennent toutefois à souligner combien le sens de l'organisation qu'ils ont observé, notamment lors de la visite du centre fédéral d'information pour le commerce extérieur, est précieux pour le développement de ce commerce. Ils tiennent également à indiquer combien les autorités allemandes sont soucieuses d'observations et de précisions économiques.

Sans doute, l'extrême décentralisation de ces instituts peut-elle à première vue passer pour une faiblesse, et ce, malgré l'existence des liens établis entre les différents instituts par la communauté de travail des instituts allemands de recherche économique. En réalité, il n'en est rien et le travail de ces instituts permet au gouvernement d'asseoir sa politique économique sur des bases solides et réelles.

Sans vouloir calquer l'organisation de la recherche économique en France sur l'organisation allemande parfois trop systématique, il serait cependant bon de continuer à développer en France les curiosités nécessaires en matière de recherche économique. L'Institut national de la statistique et des études économiques, le service des comptes économiques de la Nation, l'Institut des sciences économiques appliquées doivent participer à ce développement.

La coupure de l'Allemagne a obligé la République fédérale à renforcer son commerce avec l'Ouest, donc avec la France. On pouvait d'ailleurs lire dans un article récent de l'ambassadeur von Maltzan : « En 1953, pour la première fois dans l'histoire du commerce extérieur français, la République fédérale est devenue le plus important partenaire de la France pour le commerce extérieur... Jusqu'à présent, le Gouvernement français ne s'est pas vu en mesure de donner aux accords commerciaux une durée dépassant trois à six mois... Il est évident que les possibilités de débouchés pour les deux marchés ne sont pas encore pleinement utilisées. »

De là, l'idée de conclure un traité de commerce de vaste envergure et à long terme, mais un traité de ce genre doit être construit sur une situation du commerce extérieur français normalisée, comportant une libération des échanges à 75 p. 100 et une base normale de contingents, situation qui interviendra sans doute en avril 1955.

Cette situation est d'ores et déjà intervenue puisque la France a libéré ses échanges à concurrence de 75 p. 100 depuis le 1er janvier 1955. L'heure est aux rapprochements économiques entre la France et l'Allemagne. Toutefois, les relations économiques franco-allemandes ne constituent que l'un des aspects d'un problème beaucoup plus large, l'intégration économique globale de l'Europe. Or, comme le remarque M. André Siegfried (1), « il n'y a pas d'Europe sans l'Alle-

(1) Préface au livre de M. André Piettre : *L'Economie allemande contemporaine*.

magne et jusqu'ici il n'y a pas eu d'Europe harmonieuse avec l'Allemagne. Une fois encore nous voici devant cet éternel problème: une coopération sincère et efficace avec l'Allemagne est-elle possible? Nous savons du moins qu'elle est désirable et même qu'elle s'impose ».

Liste des instituts de recherche économique rattachés à la Communauté de travail des Instituts économiques allemands.

La Communauté de travail (Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute, Burgstrasse 160 à Bonn) rassemble les instituts suivants:

1. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Institut für Konjunkturforschung), Präsident Prof. F. Friedensburg. — *Berlin-Dahlem*, Pacelliallee 6.
2. Abteilung Wirtschaftswissenschaft des Osteuropa-Instituts an der Freien Universität Berlin, Prof. Dr K. O. Thälheim. — *Berlin-Dahlem*, Ehrenbergstrasse 35.
3. Institut für landwirtschaftliche Marktforschung, Prof. Dr A. Hanau. — *Braunschweig-Volkenrode*.
4. Bremer Ausschuss für Wirtschaftsforschung, Reg. Dir. Doc. A. Jacobs. — *Bremen*, Parkstrasse 50.
5. Sozialforschungsstelle an der Universität Münster, Prof. Dr W. G. Hoffmann. — *Dortmund*, Rheinlanddamm 201.
6. Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung, Prof. Dr W. Dabritz. — *Essen*, Hohenzollernstr. 1.
7. Forschungsstelle der internationalen Konferenz für Agrarwissenschaft, Prof. Dr C. V. Dietze. — *Freibourg i. Br.* Maria-Theresiastrasse 13.
8. Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, Dr G. Kapferer. — *Hamburg*, 36, Poststrasse 11.
9. Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Prof. Dr F. Baade. — *Kiel*, Düsternbrooker Weg 120-122.
10. Energiewirtschaftliches Institut an der Universität Köln, Prof. Dr Th. Wessels. — *Köln-Lindenthal*, Universitätsstrasse 22.
11. Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln, Prof. Dr R. Seyffert. — *Köln-Lindenthal*, Albertus-Magnus-Platz.
12. Institut für Wirtschaftspolitik an der Universität zu Köln, Prof. Dr A. Müller-Armack. — *Köln-Lindenthal*, Universitätsstrasse 22.
13. Wirtschaftswissenschaftliches Institut der Gewerkschaften, Prof. D. B. Gleitze. — *Köln*, Domkloster 3.
14. Forschungsinstitut für Wirtschaftspolitik an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz, Prof. Dr E. Welter. — *Mainz*, Saarstrasse 21.
15. IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, Präsident Dr K. Wagner. — *München* 27, Poschingerstrasse 5.
16. Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München, Prof. Dr B. Pfister und Prof. Dr K. Rossle. — *München* 13, Georgenstrasse 9.
17. Forschungsstelle für allgemeine und textile Marktwirtschaft an der Universität Münster, Prof. Dr Jecht. — *Münster i. W.*, Rosenstrasse 9.
18. Gesellschaft für Konsumforschung e. V., Prof. Dr W. Vershofen. — *Nürnberg*, Fintelgasse 7.
19. Statistisches Bundesamt, Präsident: Ministerialdirigent Dr Furst. — *Wiesbaden-Biebrich*, Rheinstrasse 25.

ANNEXE N° 747

(Session de 1951. — Séance du 22 décembre 1951.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant le **taux de compétence des justices de paix**, par M. Delalande, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, la dernière loi modifiant le taux de compétence des diverses juridictions remonte au 24 mai 1951. Ses principales dispositions ont eu pour effet de fixer à 35.000 F la limite de compétence des juges de paix en dernier ressort et à 90.000 F cette compétence à charge d'appel; en matière de baux à loyer la compétence des juges de paix a été fixée jusqu'à un loyer annuel n'excédant pas 25.000 F et, pour les locations en meublé, jusqu'au chiffre de 6.000 F par mois.

Depuis cette date, diverses propositions et un projet de loi ont été déposés tendant à augmenter la compétence des juges de paix, soit en matière de louage pour suivre l'augmentation générale des loyers résultant notamment de l'application de la loi du 1^{er} septembre 1948, soit, en matière ordinaire, pour réajuster cette compétence compte tenu de l'indice des prix soit, plus spécialement, pour les juridictions d'Algérie.

Sur le rapport de M. Grousseau, député, l'Assemblée nationale a voté sans débat, le 9 novembre 1951, un texte qui s'inspire des divers projets déposés et dont les dispositions se résument ainsi :

1° Il n'est pas touché au taux de la compétence en dernier ressort des juges de paix qui reste fixé à 35.000 F;

2° Le taux de compétence, à charge d'appel, est porté de 90.000 à 150.000 F;

3° En matière de pension alimentaire fondée sur les articles 205 à 207 du code civil, la compétence des juges de paix passe également de 90.000 à 150.000 F;

4° En matière de louage, la compétence des juges de paix, déterminée par le taux du loyer, passe de 25.000 F de loyer annuel à 60.000 F et de 6.000 F à 10.000 F de loyer mensuel au cas de locations en meublé;

5° En Algérie, en matière de louage, le juge de paix a la même compétence que dans la métropole; le juge de paix à compétence étendue voit sa compétence portée à 80.000 F de loyer annuel, ou 20.000 F de loyer mensuel pour les locations en meublé.

S'il apparaît souhaitable de parvenir dans un proche avenir à un réaménagement fondamental de la compétence des juges de paix, dont les prétoires sont de plus en plus délaissés bien que la procédure y soit rapide et peu coûteuse, il ne semble pas que le cadre étroit du projet qui nous est actuellement soumis puisse en être l'occasion. La nécessité d'une telle réforme étant soulignée au passage, il suffira, dans la conjoncture actuelle, d'apprécier si les nouveaux chiffres fixant la compétence des juges de paix doivent être admis, et si quelques autres modifications qui n'en sont que la conséquence ne doivent pas y être ajoutées.

Le nouveau taux de la compétence générale des juges de paix, tel qu'il est proposé, soit 150.000 F, représente 250 fois celui de 1905 (600 F), et 5 fois celui de 1915 (30.000 F). Il n'apparaît donc pas excessif mais plutôt très modéré. Alors que les propositions de loi de MM. Mignot et Isorni (nos 4593 et 8013, A. N., 2^e législ.) contenaient respectivement les chiffres de 200.000 et 250.000 F, la commission de la justice de l'Assemblée nationale a préféré adopter une solution tempérée, paraissant tenir compte surtout de la variation de l'indice des prix depuis 1951.

Votre commission de la justice ne croit pas devoir modifier le chiffre de la compétence à charge d'appel, soit 150.000 F, qui lui apparaît raisonnable. Mais elle estime que les raisons qui justifient cette augmentation doivent entraîner aussi l'augmentation du taux de la compétence en dernier ressort, qu'elle vous propose de porter de 35.000 à 50.000 F.

En ce qui concerne les affaires de loyer, il y a lieu de maintenir aux juges de paix la connaissance des litiges qui leur étaient confiés, et pour cela de suivre l'évaluation des loyers résultant du jeu des majorations semestrielles prévues par la loi du 1^{er} septembre 1948 et les textes qui l'ont modifiée.

Toutefois, les chiffres admis par l'Assemblée nationale sont apparus insuffisants étant donné le taux actuel des loyers et votre commission propose de les porter à 70.000 F par an et, pour les locations en meublé à 15.000 F par mois. En ce qui concerne la compétence en matière des loyers des juges de paix à compétence étendue d'Algérie, votre commission a été d'avis de la porter aux chiffres de 100.000 F de loyer annuel et, pour des locations en meublé, de 30.000 F de loyer mensuel.

Par ailleurs, certaines autres modifications apparaissent souhaitables pour harmoniser les dispositions nouvelles avec les règles générales qui subsistent.

En matière de pension alimentaire, l'article 7, alinéa premier, de la loi du 12 juillet 1905, dont le texte est repris dans l'article 3 du projet soumis à votre examen dispose que « s'il y a plusieurs défendeurs à la pension alimentaire ils pourront être cités devant le tribunal de paix du domicile de l'un d'eux au choix du demandeur ». Votre commission de la justice avait déjà fait observer, lors des travaux préparatoires de la loi du 21 mai 1951, l'inutilité de cette disposition puisqu'il s'agit d'un principe posé d'une façon générale par l'article 59, alinéa 4, du code de procédure civile; d'autre part, en matière de pension alimentaire fondée sur les articles 205 à 207 du code civil, l'article 2, alinéa 3, du code de procédure civile attribue également compétence au juge de paix du domicile de l'ascendant demandeur. Votre commission avait donc déjà à l'époque demandé la suppression de la disposition incomplète contenue à l'article 7, alinéa premier, de la loi du 12 juillet 1905, et le Conseil de la République avait adopté cette façon de voir, mais l'Assemblée nationale avait rétabli son texte primitif.

Nous vous proposons aujourd'hui, à nouveau, de supprimer la dernière phrase de l'alinéa premier de l'article 7 de la loi du 12 juillet 1905 qui n'a pas sa raison d'être pour les motifs ci-dessus indiqués: son maintien ne pourrait que créer une confusion.

En ce qui concerne d'autre part les articles 19 et 20 du décret du 26 septembre 1939, dont la modification est contenue à l'article 5 du projet de loi, leur application est limitée, par suite de l'abrogation presque totale de ce décret, aux locations en meublé consenties par des loueurs professionnels; il y aurait donc lieu de préciser, en ce qui le concerne, que la compétence des juges de paix est portée au taux prévu par ailleurs pour les locations en meublé.

L'augmentation de compétence des juges de paix a pour conséquence nécessaire la modification du taux de compétence des tribunaux civils. A cet égard le Conseil de la République avait estimé en 1951 que, pour respecter des règles considérées comme traditionnelles, la compétence en dernier ressort des tribunaux civils devait être maintenue à un chiffre supérieur à celui de la compétence à charge d'appel des juges de paix. L'Assemblée nationale n'avait pas cru devoir suivre cette opinion, si bien qu'en fixant au même taux de 90.000 F les deux compétences elle avait pratiquement supprimé celle des tribunaux civils en dernier ressort.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 8335, 4596, 7392, 8013, 9158 et in-8° 1622; Conseil de la République, n° 609 (année 1951).

Mais si l'on ne modifiait pas actuellement la compétence des tribunaux civils, on arriverait à cette solution que ceux-ci seraient théoriquement compétents jusqu'à 90.000 F en dernier ressort, alors que les juges de paix le seraient jusqu'à 150.000 F à charge d'appel, ce qui serait incohérent.

Votre commission estime qu'il est souhaitable de rétablir la règle traditionnelle de la compétence effective des tribunaux civils en dernier ressort et de la fixer au chiffre de 200.000 F, ce qui entraîne la modification de l'article 1^{er} de la loi du 11 avril 1838. De même, il y a lieu de majorer, dans une mesure identique, la compétence en dernier ressort basée, pour les actions immobilières, sur le chiffre de revenu, et de porter ce chiffre de 8.000 à 20.000 F de revenu annuel. Enfin, la compétence des tribunaux civils en matière d'ordre devra suivre la même augmentation.

Pour des raisons de logique et de simplification, il apparaît nécessaire de rajuster la compétence en dernier ressort des tribunaux de commerce et de la porter au même chiffre que celle des tribunaux civils; il serait singulièrement anormal qu'un même tribunal civil, statuant en matière civile et, en l'absence de tribunal de commerce, statuant en matière commerciale, n'ait pas dans les deux cas la même limite de compétence.

Il y a lieu également d'augmenter dans la même mesure la compétence, en matière ordinaire, des juges de paix à compétence étendue d'Algérie pour la porter de 50.000 à 70.000 F en dernier ressort et de 150.000 à 200.000 F à charge d'appel.

Par le jeu de l'article 2 de la loi du 15 avril 1951, ce taux s'appliquera également en Tunisie.

Par contre, il est inutile de préciser, comme le fait le dernier alinéa de l'article 5, que ledit article est applicable à l'Algérie. Les règles de compétence *ratione materiae* font, en effet, partie de l'organisation judiciaire et, à ce titre, relèvent de la législation sur les services rattachés (dont la justice fait partie) qui est applicable de plein droit en Algérie, en vertu de l'article 10 du statut de ce groupe de départements (loi du 20 septembre 1947).

La loi du 24 mai 1951 ne contenait d'ailleurs aucune disposition expresse d'extension à l'Algérie. Maintenir le dernier alinéa de l'article 5 ne pourrait que faire planer des doutes sur l'application des autres dispositions du projet en Algérie.

D'autre part, le projet ne contient aucune disposition relative aux départements d'outre-mer. Or, une telle disposition est nécessaire si l'on veut modifier la compétence des juridictions de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion.

En effet, les taux de compétence ne résultent pas, dans la métropole et dans les départements d'outre-mer, des mêmes textes.

Alors que dans la métropole les taux de la compétence des juges de paix sont fixés par la loi du 12 juillet 1905, dans les départements de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion, la compétence des juges de paix est fixée par le décret du 4 septembre 1923, modifié par un décret du 18 novembre 1942. En ce qui concerne la Guyane, la compétence des juges de paix est fixée par le décret du 25 août 1922.

Or, bien qu'aux termes de l'article 73 de la Constitution le régime législatif des départements d'outre-mer soit le même que celui des départements métropolitains, les dispositions que se bornent à modifier des textes législatifs ou réglementaires qui n'étaient pas précédemment en vigueur dans ces départements ne sauraient, pas plus que ces textes eux-mêmes, être regardées comme applicables dans ces départements.

Il en résulte qu'il paraît nécessaire de prévoir expressément que le projet de loi modifiant dans la métropole les taux de compétence des juridictions, s'appliquera également aux nouveaux départements d'outre-mer.

De toute façon, un texte spécial serait nécessaire pour la Guyane car, dans ce département, les juges de paix ont une compétence en matière commerciale qu'ils n'ont pas dans la métropole (art. 2 du décret du 25 août 1922).

D'autre part, si les francs ayant cours aux Antilles et à la Guyane ont la même valeur que les francs métropolitains, les francs ayant cours à la Réunion, qui est comprise dans la zone des francs C. F. A., ont une valeur double des francs métropolitains.

L'extension à la Réunion des taux de compétence métropolitains exige donc que l'on tienne compte de cette valeur différente des monnaies.

Il y aurait lieu également de compléter l'article 8 relatif aux dispositions transitoires pour se prémunir contre une variation éventuelle de la valeur des francs C. F. A.

Il apparaît enfin opportun de modifier deux dispositions qui avaient échappé aux dernières lois relevant les taux de compétence: l'article 122 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, et l'article 4 de l'ordonnance du 4 décembre 1944 relative aux tribunaux paritaires compétents pour statuer sur les contestations entre bailleurs et preneurs de baux à ferme.

L'article 122 du code des pensions militaires d'invalidité prévoit encore, en effet, une compétence en dernier ressort des juges de paix, en matière de prestations pharmaceutiques, limitée à 4.500 F, alors qu'il y aurait lieu de l'aligner sur la compétence générale des juges de paix.

En ce qui concerne l'article 4 de l'ordonnance du 4 décembre 1944, la compétence en dernier ressort du tribunal cantonal, qui est actuellement de 10.000 F, doit être alignée sur celle des juges de paix et portée à 50.000 F.

Telles sont les modifications que propose votre commission de la justice. Elles ne font que compléter d'une façon logique, et, semble-

l-il, nécessaire, les modifications parfaitement justifiées décidées par l'Assemblée nationale. Votre commission forme le vœu qu'un accord complet intervienne, au besoin par le jeu de la navette rétablie entre les deux Assemblées, sur un texte cohérent et complet dans l'intérêt d'une bonne justice et elle vous demande, dans ce but, de voter le projet de loi dans les termes suivants et sous un titre modifié:

PROJET DE LOI

modifiant le taux de compétence de diverses juridictions.

Art. 1^{er}. — Le taux de compétence en dernier ressort des juges de paix, fixé aux articles 1^{er}, 2, 3 (premier alinéa), 4, 5, 6, 8 et 9 de la loi du 12 juillet 1905 modifiée, est porté à 50.000 F.

Le taux de la compétence, à charge d'appel, des juges de paix, fixé à l'article 1^{er} de ladite loi du 12 juillet 1905, est porté à 150.000 F.

Art. 2. — L'article 3 (septième alinéa) de la loi du 12 juillet 1905 est modifié ainsi qu'il suit:

« Le tout, lorsque les locations verbales ou écrites n'excèdent pas annuellement 70.000 F. »

Art. 3. — L'article 7, paragraphe 1^o, de la loi du 12 juillet 1905 est ainsi modifié:

« 1^o Des demandes en pension alimentaire n'excédant pas en totalité 150.000 F par an fondées sur les articles 205, 206, 207 du code civil. »

Art. 4. — Les articles 47 et 48 de la loi n^o 48-1360 du 1^{er} septembre 1948 sont ainsi modifiés:

« Art. 47. — Le juge de paix saisi par la partie la plus diligente connaît de toutes contestations auxquelles les dispositions du présent titre peuvent donner lieu lorsque le montant du loyer annuel au jour de la demande n'excède pas 70.000 F, charges non comprises, ou, s'agissant de locations en meublé, lorsque le montant du loyer mensuel n'excède pas 15.000 F. »

(Le reste de l'article sans changement.)

« Art. 48. — Si le montant du loyer annuel, au jour de la demande, excède 70.000 F, charges non comprises, ou, s'agissant de locations en meublé, si le montant du loyer mensuel excède 15.000 F, les litiges sont soumis par la partie la plus diligente au président du tribunal civil ou au juge qui le remplace, lequel sera saisi et statuera suivant la forme prévue pour les référés. Les délais d'assignation sont ceux prévus à l'article 72 du code de procédure civile. »

(Le reste de l'article sans changement.)

Art. 5. — Les articles 19 et 20 du décret du 26 septembre 1939 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en temps de guerre sont modifiés ainsi qu'il suit:

« Art. 19. — Les juges de paix, saisis par la partie la plus diligente, connaîtront des contestations de toutes natures auxquelles les dispositions qui précèdent peuvent donner lieu, lorsque le montant du loyer annuel, au jour de la demande, est inférieur ou égal à 70.000 F, charges non comprises, ou s'agissant de locations en meublé, lorsque le montant du loyer mensuel n'excède pas 15.000 F. Les parties pourront se faire représenter ou assister par tous mandataires de leur choix. »

(Le reste de l'article sans changement.)

« Art. 20. — Si le montant du loyer annuel, au jour de la demande, dépasse 70.000 F, ou, s'agissant de locations en meublé, si le montant du loyer mensuel dépasse 15.000 F, les litiges seront soumis, par la partie la plus diligente, au président du tribunal civil ou au juge qui le remplace, lequel sera saisi et statuera suivant la forme prévue pour les référés. Les délais d'assignation seront ceux prévus à l'article 72 du code de procédure civile. »

(Le reste de l'article sans changement.)

Art. 5 bis (nouveau). — L'article 1^{er} (premier alinéa) de la loi du 11 avril 1838 est modifié ainsi qu'il suit:

« Les tribunaux civils de première instance connaîtront en dernier ressort des actions personnelles et mobilières jusqu'à la valeur de 200.000 F de principal, et des actions immobilières jusqu'à 20.000 F de revenu déterminé, soit en rente, soit par prix de bail. »

Art. 5 ter (nouveau). — L'article 762 (cinquième alinéa) du code de procédure civile est modifié ainsi qu'il suit:

« L'appel n'est recevable que si la somme contestée excède celle de 200.000 F, quel que soit d'ailleurs le montant des créances des contestants et des sommes à distribuer. »

Art. 5 quater (nouveau). — Les paragraphes 2^o et 3^o de l'article 639 du code de commerce sont modifiés ainsi qu'il suit:

« 2^o Toutes les demandes dont le principal n'excédera pas la valeur de 200.000 F;

« 3^o Les demandes reconventionnelles ou en compensation, lorsqu'elles sont réunies à la demande principale, elles excéderaient 200.000 F. »

Art. 5 quinquies (nouveau). — L'article 2 du décret du 19 août 1854, portant organisation de la justice en Algérie, est modifié ainsi qu'il suit:

« Les juges de paix à compétence étendue connaissent de toutes actions personnelles et mobilières en matière civile et commerciale, en dernier ressort jusqu'à la valeur de 70.000 F et, à charge d'appel, jusqu'à celle de 200.000 F. »

(Le reste de l'article sans changement.)

Art. 6. — Les deux premiers alinéas de l'article 41 de la loi n° 30-1597 du 30 décembre 1950, portant application à l'Algérie des dispositions de la loi du 1^{er} septembre 1948, sont modifiés ainsi qu'il suit :

« Le juge de paix, saisi par la partie la plus diligente, connaît de toutes les contestations auxquelles les dispositions de la présente loi peuvent donner lieu, lorsque le montant du loyer annuel, au jour de la demande, n'excède pas 70.000 F, charges non comprises, ou, s'agissant de locations en meublé, lorsque le montant du loyer mensuel n'excède pas 15.000 F.

« Il en est de même du juge de paix à compétence étendue, lorsque le montant du loyer annuel, au jour de la demande, n'excède pas 100.000 F, charges non comprises, ou, s'agissant de locations en meublé, lorsque le montant du loyer mensuel n'excède pas 30.000 F. »

Art. 6 bis (nouveau). — Les taux de compétence prévus par la présente loi sont applicables dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion.

Dans le département de la Réunion, les taux de compétence seront calculés en francs C. F. A. de telle sorte que leur valeur en francs métropolitains, soit identique à celle des taux prévus pour la France métropolitaine.

La compétence en matière commerciale des juges de paix de la Guyane est fixée dans les mêmes limites que leur compétence en matière personnelle et mobilière.

Art. 6 ter (nouveau). — L'article 122 du code des pensions militaires d'invalidité est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 122. — Les contestations auxquelles donne lieu ce remboursement sont jugées en dernier ressort par le juge de paix si le montant des sommes réclamées par le pharmacien n'excède pas les limites de la compétence en dernier ressort du juge de paix en matière personnelle et mobilière. Si le montant des sommes réclamées excède cette limite, la décision du juge de paix est susceptible d'appel devant le tribunal civil tant de la part du créancier que du débiteur. »

Art. 6 quater (nouveau). — L'article 4 de l'ordonnance du 4 décembre 1944, relative aux tribunaux paritaires, est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 4. — Le tribunal paritaire cantonal prononce sans appel jusqu'à la valeur de 50.000 F et, au delà de cette somme, à charge d'appel devant le tribunal paritaire d'arrondissement à quelque valeur que la demande puisse s'élever. »

Art. 7. — Pour fixer le taux de la compétence des diverses juridictions visées aux articles précédents, n'entreront pas en ligne de compte, les droits, doubles droits, amendes de timbre et d'enregistrement perçus ou à percevoir à l'occasion de l'instance, sauf dans le cas où ils seraient demandés à titre de dommages-intérêts en réparation d'une faute précisée.

Art. 8. — Les procédures commencées avant la mise en vigueur de la présente loi resteront soumises, en ce qui concerne le taux de compétence et les degrés de juridiction, aux dispositions législatives en vigueur au jour de l'introduction de l'instance.

Si, dans le département de la Réunion, les taux de compétence viennent à être modifiés en application des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 6 bis, les procédures commencées resteront soumises, en ce qui concerne le taux de la compétence et les degrés de juridiction, aux règles qui leur étaient applicables avant cette modification.

ANNEXE N° 748

(Session de 1954. — Séance du 22 décembre 1954.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement à rechercher, dans le cadre de la convention internationale de Londres sur la sauvegarde de la vie humaine, une extension obligatoire de l'auto-alarme à tous les navires équipés en radiotéléphonie, présentée par M. Lachèvre et les membres de la commission de la marine et des pêches, sénateurs. — (Renvoyée à la commission de la marine et des pêches.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, les textes réglementaires sur la sauvegarde de la vie humaine en mer dépendent actuellement des décisions prises dans le cadre de la convention internationale signée à Londres le 10 juin 1948.

Les certificats de sécurité correspondant aux installations radio-électriques obligatoires concernent :

1° Les navires de plus de 1.600 tonneaux, équipés obligatoirement en radiotélégraphie ;

2° Les navires ayant une jauge brute comprise entre 500 et 1.600 tonneaux obligatoirement équipés en radiotéléphonie.

Les navires de moins de 500 tonneaux possèdent généralement une installation radiotéléphonique installée volontairement par les armateurs pour les besoins de leur exploitation. Aucune obligation légale ne leur est imposée.

Les installations radioélectriques sur les navires de plus de 1.600 tonneaux comprennent un dispositif d'alarme dont la réception est assurée automatiquement sur tous les navires de cette catégorie, ainsi que dans toutes les stations radiomaritimes rele-

vant de la convention internationale. Ce système a fait ses preuves et on lui doit le sauvetage de nombreuses vies humaines.

Le comité consultatif international des radiocommunications, au cours de son assemblée plénière tenue à Stockholm en 1948, a mis à l'étude la question suivante :

« Est-il possible de définir un signal d'alarme, utilisable en radiotéléphonie, répondant aux caractéristiques suivantes :

« 1° Déclencher à bord des navires ou des stations radiomaritimes une sonnerie d'alarme ;

« 2° Etre facilement identifiable à l'écoute humaine. »

Le but de la question mise à l'étude par le comité consultatif international des radiocommunications vise donc à étendre aux petits navires :

Ceux de 500 à 1.600 tonneaux obligatoirement équipés en radiotéléphonie ;

Et aux navires de moins de 500 tonneaux (navires de pêche par exemple) volontairement équipés en radiotéléphonie pour les besoins de leur exploitation, les avantages d'un système automatique de déclenchement de l'alarme.

Des expériences de laboratoire ont été menées aux U. S. A., dans le Royaume-Uni et en France.

Le Royaume-Uni et la France ont décidé de faire des essais communs dans une région de brouillage intense, avec des appareils étudiés pour répondre aux caractéristiques envisagées par la réunion de Stockholm. La région du Pas-de-Calais a été choisie en raison de la forte densité des navires qui font route dans les parages et de l'intensité des brouillages qu'on y rencontre.

Les expériences ont commencé en novembre 1950 entre les stations côtières de Nîon dans l'île de Wight, et de Boulogne-sur-Mer, sur une distance de 120 milles nautiques environ. Les Etats-Unis participaient à cette compétition.

Il est apparu alors qu'on pouvait définir un signal d'alarme efficace et le comité consultatif international a décidé en 1951, lors de la réunion de Genève, de poursuivre ces essais.

Ces essais sont aujourd'hui concluants.

Il est apparu nettement qu'on pouvait définir un signal d'alarme efficace et construire des appareils de conception simple et robuste répondant à ce signal d'alarme. Sur le plan technique le problème de l'auto-alarme radiotéléphonique peut donc être considéré comme entièrement réglé.

Sur le plan financier, le problème ne pose pas de difficultés insurmontables. L'appareil transmetteur de l'auto-alarme est d'une simplicité telle que son prix de revient ne dépassera certainement pas 35 à 40.000 F.

Les événements tragiques qui viennent d'endeuiller la côte française démontrent, sans qu'il soit nécessaire d'insister, combien il est indispensable d'aboutir rapidement à une application pratique du système. Il est essentiel qu'en cas de difficultés sérieuses les petits navires (chalutiers par exemple) puissent donner l'alarme, c'est-à-dire faire fonctionner à distance, par la voie radioélectrique, une sonnerie d'alarme, ce qui donnera au navire en détresse la certitude que la position qu'il transmettra sera entendue.

Il faudra déterminer la catégorie des navires qui devront posséder obligatoirement l'appareil transmetteur et le récepteur correspondant. Le prix du récepteur semble devoir être de l'ordre de 300.000 F.

Le nouveau signal d'alarme radiotéléphonique devra être défini internationalement dans le règlement des radiocommunications pour que son emploi puisse être recommandé par un organisme tel que celui de Londres.

Etant donné que la dernière révision du règlement a eu lieu en 1947 à Atlantic-City et que la prochaine conférence internationale des radiocommunications n'est pas prévue avant 1956-1957, il faut obtenir le plus rapidement possible un accord provisoire entre les principaux pays maritimes intéressés — tel est le but de la présente proposition de résolution :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République appelle l'attention du Gouvernement sur l'urgente nécessité de rechercher, dans le cadre d'un amendement prévu par la Convention internationale de Londres sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, une extension obligatoire de l'auto-alarme à tous les navires équipés en radiotéléphonie.

ANNEXE N° 749

(Session de 1954. — Séance du 22 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la France d'outre-mer sur la proposition de résolution de MM. Mamadou Dia, Le Gros, Fousson et des membres du groupe des indépendants d'outre-mer, tendant à inviter le Gouvernement à accorder les crédits nécessaires à la réalisation des travaux de protection de la ville de Rufisque, par M. Romani, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, la proposition de résolution déposée par nos collègues sénateurs du Sénégal a été motivée par une grave inondation qui, dans la nuit du 1^{er} au 2 août 1954 a ravagé la

(1) Voir Conseil de la République, n° 550 (année 1954).

commune de Rufisque, provoquant, outre des dégâts matériels très importants, la mort de 3 personnes, dont 6 Africains et 2 Européens.

Ce cataclysme a été causé par des chutes de pluie d'une importance exceptionnelle, aggravées par leur coïncidence avec le flot de la marée montante.

En très peu de temps, certains quartiers ont été en grande partie détruits, des familles entières ont dû abandonner leurs cases ou leurs baraques, plongées dans l'eau et la Loue, tandis que des réserves alimentaires étaient détériorées.

Pour imaginer l'ampleur de l'inondation, il faut se rappeler qu'en 24 heures le pluviomètre de la station météorologique voisine a enregistré une chute de pluie de 110 millimètres, qui s'ajoutait aux averses précédentes, lesquelles avaient déjà saturé le sol.

L'insuffisance des moyens de défense contre les précipitations trop abondantes s'est, une fois de plus, manifestée. Mais le niveau atteint par les eaux dans la rue de Kaolack a battu tous les records avec une cote de 2,61 mètres.

Il convient évidemment d'envisager les mesures propres à éviter le retour de pareilles calamités. Leur crainte provoque chez la population des sentiments d'insécurité qui nuisent à l'essor économique de Rufisque et de sa banlieue.

Dans l'immédiat, des mesures urgentes ont été prises pour secourir les sinistrés. Elles doivent être suivies de la mise en chantier d'ouvrages de protection, tels que l'aménagement d'égouts et de canalisations ayant un débit suffisant pour assurer l'évacuation des masses d'eau qui tombent périodiquement pendant l'hivernage.

Pour fixer l'ordre d'importance des travaux à entreprendre et celui des crédits à prévoir, il paraît souhaitable à votre commission qu'une étude préliminaire soit faite dès maintenant, accompagnée de devis chiffrés.

D'ores et déjà, il apparaît que les ressources locales ne pourront permettre le financement de tels travaux et que l'aide de l'Etat sera indispensable.

C'est pourquoi nous vous invitons, mesdames, messieurs, à adopter la proposition suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre les dispositions nécessaires pour assurer la protection définitive de la ville de Rufisque que sa situation expose dangereusement aux perturbations atmosphériques et, dans ce but, à faire procéder d'urgence à l'étude des travaux à entreprendre et à l'établissement des devis des dépenses à prévoir.

ANNEXE N° 750

(Session de 1954. — Séance du 22 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale modifiant l'article 65 de la loi du 20 avril 1810 sur l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.)

Paris, le 22 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 18 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi modifiant l'article 65 de la loi du 20 avril 1810 sur l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale.
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — Le premier alinéa de l'article 65 de la loi du 20 avril 1810 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Nul ne pourra être conseiller à une cour d'appel s'il n'a vingt-sept ans accomplis et s'il ne réunit les conditions exigées par l'article précédent. »

Délibéré en séance publique, à Paris, le 18 décembre 1954.

Le président,
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9312, 9626 et in-S° 1696.

ANNEXE N° 751

(Session de 1954. — Séance du 23 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale tendant à compléter l'article 6 de la loi validée du 2 février 1912 relative à l'équarrissage des animaux, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission de l'agriculture.)

Paris, le 22 décembre 1954

Monsieur le président,

Dans sa séance du 20 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à compléter l'article 6 de la loi validée du 2 février 1912 relative à l'équarrissage des animaux.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale.
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — L'article 6 de la loi validée du 2 février 1912, relative à l'équarrissage des animaux, est complétée par les dispositions suivantes :

« Toutefois, en vue d'assurer l'alimentation des animaux auxquels la viande crue est indispensable et dont l'élevage ou l'exploitation présente un intérêt d'ordre général, les préfets pourront autoriser la livraison directe aux propriétaires de ces animaux de certaines viandes saisies dans les abattoirs publics comme impropres à la consommation humaine, et pesant plus ou moins de 75 kilogrammes. Le prix de cession aux utilisateurs pourra être fixé périodiquement dans les conditions prévues à l'article 10.

« Un arrêté du ministre de l'agriculture déterminera toutes mesures nécessaires à l'application des dispositions prévues ci-dessus et fixera notamment la liste des motifs de saisie permettant la livraison de la viande à l'état cru ainsi que les procédés à utiliser pour la dénaturation profonde de ces viandes. »

Délibéré en séance publique, à Paris, le 20 décembre 1954.

Le président,
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 752

(Session de 1954. — Séance du 23 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture des crédits nécessaires à une tournée de la Comédie française en Union soviétique, par M. Jacques Debû-Bridel, sénateur (2).

NOTA. — Ce document n'a pas été publié.

ANNEXE N° 753

(Session de 1954. — Séance du 23 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (1. — Travaux publics, transports et tourisme), par M. Albert Lamarque, sénateur (3).

Mesdames, messieurs, le projet de budget des travaux publics, des transports et du tourisme se présente, cette année, suivant la forme mise en vigueur l'an dernier.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 7710, 8185, 8952, 9309, 9617 et in-S° 1698.

(2) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 8067, 9112 et in-S° 1567; Conseil de la République, n° 559 (année 1954).

(3) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9200, 9729, 9619, 9750 et in-S° 1697; Conseil de la République, n° 743 (année 1954).

Il comprend les crédits suivants :

Le budget de fonctionnement.

Les crédits ouverts à ce titre, pour l'exercice 1954, s'élevaient à 197.811.618.000 F.

Les crédits demandés pour l'exercice 1955 s'élèvent à 229.273.251.000 francs (après la lettre rectificative n° 9729 qui les a augmentés de 5.260 millions de francs).

Augmentation pour 1955, 31.461.603.000 F, dans laquelle les mesures acquises représentent 767.326.000 F et les mesures nouvelles, 30.694.277.000 F.

Les dépenses ordinaires se divisent en deux parties :

Titre III. — Moyens des services (personnel, matériel, travaux d'entretien, subventions de fonctionnement) représentant :

59.685.590.000 F au lieu de 53.905.202.000 F en 1954, soit une augmentation de 5.780.388.000 F.

Titre IV. — Interventions publiques (subventions aux entreprises d'intérêt national) représentant :

169.587.661.000 F au lieu de 113.906.446.000 F en 1953, soit une augmentation de 55.681.215.000 F.

En d'autres termes, sur les 229.273 millions de l'ensemble du budget, 26 p. 100 seulement représentent la part qui échoit au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour les services et travaux qui sont exécutés sous sa direction.

TITRE III. — MOYENS DE SERVICES

1^{re} partie. — Commentaires sur le personnel.

Crédits demandés pour 1955, 23.870.561.000 F.

Crédits accordés en 1954, 22.967.215.000 F.

En plus pour 1955, 903.349.000 F.

Tableau des effectifs proposés pour 1955 :

Administration centrale, 672; ponts et chaussées, 61.615; ports maritimes, navigation intérieure, 2.150; contrôle des transports, 91; organismes centraux des transports, 208; institut géographique national, 2.516; direction générale du tourisme, 61. — Total, 67.613.

Par rapport à l'effectif de 1954, 67.626, la diminution est de 13.

Il faut noter, en particulier, la suppression de 100 agents de travaux. En contrepartie, il est prévu l'acquisition d'un matériel adapté à l'entretien et à la réparation des routes.

Dans l'ensemble, les crédits du personnel augmentent et ne traduisent pas ainsi la baisse de l'effectif. Cette baisse d'effectif est constante puisque, depuis 1950, elle atteint 3.323 unités. Il n'y a donc pas à chicaner sur l'ensemble en ce qui concerne les effectifs.

L'accroissement des crédits résulte surtout des améliorations accordées aux personnels: révisions judiciaires, création de l'indemnité spéciale dégressive, majoration du taux des allocations familiales.

Une seule observation pourrait porter sur les accessoires de salaires dont la variété révèle une certaine imprécision quant à leur application.

Dans ce crédit global ne figurent pas les traitements et indemnités de résidence d'un certain nombre de fonctionnaires des ponts et chaussées que les départements remboursent à l'Etat (art. 8 du décret du 26 décembre 1940). Par contre, y sont compris les crédits relatifs aux indemnités diverses de ces personnels, à la charge de l'Etat et dont le montant est de 4,7 milliards dont 3,3 milliards au titre de l'indemnité de résidence. Ainsi le pourcentage des indemnités et allocations diverses s'élève à 18,4 p. 100 du total et à 6 p. 100 en dehors des indemnités de résidence.

Il est à noter que les indemnités pour frais de déplacement des conducteurs de chantiers et agents de travaux ont été augmentées de 498 millions pour les mettre au même taux que celles des autres fonctionnaires.

2^e partie. — Commentaires sur le personnel en retraite.

Crédits demandés pour 1955, 418.013.000 F.

Crédits accordés en 1954, 36.000.000 F.

En plus pour 1955, 82.013.000 F.

Cela résulte uniquement des dispositions nouvelles prises en ce qui concerne les retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Caisse autonome mutuelle des retraites.

L'article 3 du chapitre 32-91 enregistre les versements de l'Etat pour les retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, d'intérêt local et des tramways, dits petits cheminots. Cette caisse a été créée par la loi du 22 juillet 1922. Elle était alimentée par des prélèvements sur les salaires du personnel en activité et par des versements effectués par l'Etat, les collectivités concédantes et les exploitants, sur la base: personnel 6 p. 100, Etat 1 p. 100, autorité concédante 1 p. 100, exploitant 10 p. 100.

Les agents pensionnés sont au nombre de 22.714 contre 26.655 en activité, de sorte que cette caisse n'est pas viable.

40 CONSEIL DE LA REPUBLIQUE. — S. de 1954. — 29 décembre 1955.

Pour 1953, l'équilibre financier n'a pu s'effectuer qu'au moyen de prélèvements sur le fonds de réserve. En 1954, à défaut de mesures urgentes, le déficit prévu devait atteindre 350 millions.

L'affiliation obligatoire à cette caisse, de tout le personnel régulier de voyageurs et de marchandises, a bien été prescrit par la loi du 19 août 1950 mais sans qu'intervienne le règlement d'administration publique qui devait fixer les modalités de cette loi.

Ainsi, l'article 40 initial du projet de loi de l'an dernier prévoyait l'annulation de la loi du 19 août 1950. Le personnel des compagnies secondaires embauché après le 1^{er} janvier 1954 serait affilié, pour les risques vieillesse et invalidité, au régime général de la sécurité sociale. Les versements effectués à la C. A. M. R. seraient doublés à l'exception de ceux du personnel, ce qui permettrait de procéder, à partir du 1^{er} janvier 1954, à une péréquation des pensions analogue à celle qui a été pratiquée dans les autres régimes particuliers de retraites. Mais aucun crédit n'était envisagé.

Il était prévu qu'après le 1^{er} janvier 1954, il ne serait plus admis aucune affiliation à la C. A. M. R., celle-ci devant disparaître par extinction de ses ressortissants actuels. Mais après deux renvois par l'Assemblée nationale, le Gouvernement a dû modifier son texte, en prévoyant une avance de 300 millions par le Trésor pour procéder à une péréquation des pensions concédées avant le 1^{er} janvier 1954. D'autre part, un projet de loi devrait être déposé avant le 28 février 1954 en vue d'aménager la loi du 22 juillet 1922.

C'est le décret-loi du 14 septembre 1954 qui prétend apporter une solution au régime de la C. A. M. R. en reprenant, du reste, le principe du projet gouvernemental précédent. A partir du 1^{er} octobre 1954, la caisse ne recrute plus. Les personnes embauchées dans une entreprise relevant de la loi de 1922 seront affiliées au régime général de la sécurité sociale pour les risques vieillesse et invalidité. Tous les avantages acquis sont maintenus aux anciens inscrits et les pensions rattachées à l'évolution des salaires. Les charges sont couvertes par les cotisations suivantes: exploitants 13 p. 100, travailleurs 7 p. 100, autorités concédantes 8 p. 100, Etat 8 p. 100. Ainsi les cotisations sont doublées et passent de 18 à 36 p. 100. C'est l'Etat et l'autorité concédante qui assument la plus large part de cette progression. Quant à la cotisation du personnel elle passe de 6 à 7 p. 100.

Ainsi est réalisé l'équilibre financier de cette caisse condamnée à la disparition, en même temps que naît, à côté, un nouveau régime qui est celui de la sécurité sociale, assorti d'un système complémentaire. Ce système complémentaire doit faire l'objet d'un règlement d'administration publique. Il faut dire tout de suite qu'il ne touche que les « actifs ». Les « sédentaires » n'ont rien de plus ni de moins que ce qu'accorde le régime général de la sécurité sociale. A 65 ans pension égale à 40 p. 100 du salaire, à 60 ans 20 p. 100. Les « actifs » ont cette pension augmentée de 30 p. 100 à 60 ans et de 30 p. 100 également à 65 ans.

Ce système, a-t-on annoncé, préfigure la réforme de la sécurité sociale et tend à sa généralisation en matière de pensions, conjugué avec le fonds national de vieillesse créé par l'Etat apportant avec lui son concours financier.

3^e partie. — Commentaires sur les charges sociales.

Crédits demandés pour 1955, 5.722.683.000 F.

Crédits accordés pour 1954, 5.513.127.000 F.

En plus pour 1955, 209.556.000 F.

Cette différence résulte, pour la plus grande partie, de l'application de la loi du 31 décembre 1953 majorant le taux des prestations familiales et de l'influence des diverses mesures prises en faveur des personnels de l'Etat.

Commentaires sur le matériel et fonctionnement des services.

Crédits demandés pour 1955, 3.368.343.000 F.

Crédits accordés pour 1954, 3.116.707.000 F.

En plus pour 1955, 251.636.000 F.

Un chapitre présente surtout une particularité. Le 34-13 qui enregistre une augmentation des indemnités de déplacement des conducteurs de chantiers et agents de travaux pour une somme de 238 millions avec un nouveau régime.

Commentaires sur les travaux d'entretien.

Crédits demandés pour 1955, 26.185.427.000 F.

Crédits accordés pour 1954, 21.896.204.000 F.

En plus, pour 1955, 4.289.223.000 F.

Une légère augmentation touche les trois chapitres: « Routes et ponts », « Voies de navigation intérieure », « Ports maritimes ». L'an passé, il y avait diminution. Cette année, augmentation. C'est un progrès. Mais si petit! Les routes et les ponts bénéficient de la plus grosse part, soit 2.892 millions. Le crédit global inscrit pour les routes et ponts s'élève à 17.762 millions.

Tel quel, on peut dire qu'il est inférieur encore de dix milliards aux nécessités et aux besoins courants, selon ce qui est dit et répété chaque année, sans grand succès.

Et encore faut-il ajouter que sur ce crédit tout ne va pas en matériaux d'entretien car plus de 40 p. 100 représentent des salaires payés soit en régie, soit à l'entreprise.

Sur ce crédit, environ 7,5 milliards servent à rétribuer la main-d'œuvre fournie par des entreprises privées. Sur le chapitre des routes 37 millions sont destinés à acheter un matériel capable d'accroître la productivité qui permet d'envisager pour 1955 la suppression de 100 emplois d'agents de travaux, comme il est indiqué plus haut.

Les voies de navigation intérieure, dont la situation déplorable a fait l'objet de maintes critiques, dépassent leur dotation de l'an dernier, de 900 millions de francs avec un total de 4,5 milliards, chiffre encore notablement insuffisant. Les ports maritimes out, de leur côté, un peu plus de 2,7 milliards, ce qui ne correspond pas non plus aux besoins.

Commentaires sur les subventions de fonctionnement.

Crédits demandés pour 1955, 358.679.000 F.

Crédits accordés pour 1954, 294.068.000 F.

En plus, pour 1955, 61.611.000 F.

Il s'agit là d'une part (chapitre 36-21) du remboursement de frais à l'Union nationale des associations de tourisme, service des permis de conduire et postes de secours sur route. L'augmentation correspond à un ajustement aux besoins prévus pour 1955, sur la base de 1.050.000 F exactement. L'Union nationale groupe 22 fédérations et associations touristiques, comptant plus de 3.500.000 membres et versant une somme égale au milliard. D'autre part, le chapitre 36-22 enregistre le remboursement forfaitaire, par l'Etat, des dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine. Ce remboursement représente la part de l'Etat dans le salaire des anciens cantonniers, lesquels n'ont pas accepté, ayant des conditions plus avantageuses, d'être incorporés dans le cadre de la voirie nationale. Là, l'augmentation est la conséquence des révisions de salaires et prestations familiales.

Commentaires sur les 7^e et 8^e parties.

Pas d'observation. Elles concernent les dépenses diverses (61.881.000 F) et les dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

Crédits demandés pour 1955, 158.941.199 000 F.

Crédits accordés en 1954, 143.428.984.000 F.

En moins pour 1955, 4.487.785.000 F.

C'est la seconde partie du budget, qui représente 71 p. 100 de l'ensemble, et qui est, on peut dire, extérieure au budget proprement dit du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, en ce sens qu'elle n'a rien à faire avec le fonctionnement et la gestion de ses services. Il s'agit là de participations ou de subventions de l'Etat à des organismes divers et aux chemins de fer.

Le tourisme.

Pour les subventions aux organismes de tourisme (chapitre 44-61), bien que le total ait été augmenté de 19 millions pour atteindre 150 millions, on se trouve là, encore, devant des moyens modestes. Cette augmentation, du reste, ne fait que rattraper des réductions antérieures prescrites par économies. La propagande et la prospection des marchés étrangers sont liées à ces crédits et ne peuvent que souffrir de leur insuffisance, à une époque où le tourisme a l'importance que l'on sait.

La direction du tourisme comporte un effectif de 61 personnes (31.114.000 F) et une dépense de fonctionnement de 728.600.000 F. Les subventions diverses atteignent 91.700.000 F et les dépenses de propagande 58.300.000 F. En tout, 909.714.000 F.

On ne peut pas dire que c'est exagéré si l'on tient compte du vaste mouvement de circulation et d'affaires que représente le tourisme pour notre pays. Depuis 1950, le nombre des étrangers venus en France se maintient à peu près au chiffre de 3.200.000 par an, alors qu'avant la guerre, le plus gros chiffre atteint a été celui de 1929 avec 1.911.000 touristes.

En 1953, la saison s'annonçait sous d'excellentes auspices, puisque les compagnies internationales de transports avaient enregistré au cours du premier semestre les augmentations de trafic suivantes par rapport à la même période de l'année précédente: compagnies maritimes: 11 p. 100; compagnies aériennes: 48 p. 100; autocars: 30 p. 100.

Mais les grèves du mois d'août n'ont pas été sans influencer ces perspectives, de telle sorte que le nombre des touristes étrangers venus en France s'est élevé à 3.190.000 contre 3.200.000 en 1952, soit une diminution de 0,3 p. 100.

Aspects financiers.

La saison 1953 s'est traduite par une recette en devises estimée à 311.000.000 dollars (monnaie de compte) qui se décompose ainsi: 121.000.000 dollars: recettes comptabilisées par l'office des changes; 217.000.000 dollars: dépenses des touristes échappant au contrôle officiel.

En 1952, la recette globale avait été estimée à 350.000.000 dollars. Par rapport au solde de la balance commerciale, le pourcentage des recettes touristiques a été au cours des trois dernières années:

1951: 25 p. 100; 1952: 20 p. 100; 1953: 29 p. 100.

En ce qui concerne les résultats connus de l'année 1954, le nombre des étrangers venus en France pendant les neufs premiers mois a été de 2.950.000 contre 2.630.000 pour la même période de 1953, soit une augmentation sensible de 12 p. 100 qui permet de penser que l'année en cours sera meilleure que toutes les précédentes, tandis que l'office des changes laisse prévoir un accroissement important des recettes en devises.

Cependant considérés non en eux-mêmes mais par comparaison avec d'autres pays, ces résultats paraissent moins satisfaisants.

C'est ainsi que l'organisation européenne de coopération économique (O. E. C. E.) indique que pour 1953, les bilans touristiques sont en augmentation moyenne de 10 p. 100 pour la totalité des pays membres, tandis que la part de la France est de - 0,3 pour le nombre des visiteurs et de - 10 pour celui des nuitées.

La balance des échanges touristiques est positive pour les pays suivants, en millions de dollars: Autriche + 53; Grèce + 49,7; Suisse + 107; Italie + 130; Royaume-Uni + 6; Allemagne + 3,3, alors que pour la France cette balance est négative - 5,5.

Les Français, qui étaient réputés casaniers et n'aimaient pas sortir de leur pays, prennent de plus en plus le goût des voyages au-dehors, ce qui, dans la balance des comptes touristiques, modifie sensiblement les données sur lesquelles on avait l'habitude de tabler jusque-là.

Il y a là un problème qu'il y aura lieu d'aborder d'une façon spéciale et qui fait l'objet dans le deuxième plan d'une étude qui devra comporter ses solutions.

L'équipement hôtelier.

On peut se plaindre à bon droit de la vente à l'encan des beaux hôtels dont tiraient orgueil certains de nos sites touristiques. Cela semblait s'ajouter tristement aux destructions de la guerre. Cependant, l'heureuse création de la caisse centrale du crédit hôtelier a pu prêter son office en vue de la reconstitution et de la modernisation de notre patrimoine hôtelier. Sa participation depuis 1949 s'est élevée à 731 millions pour les établissements thermaux et à 7.132 millions pour l'hôtellerie, soit plus de 8 milliards. Ainsi, 17.000 chambres ont été créées et 60.000 modernisées. Bien entendu, l'effort doit se poursuivre.

La plate-forme routière.

Mais, il ne faut pas l'oublier, la plate-forme du tourisme, ce sont les routes. Il importe donc que celles-ci subissent, sans relâche, des améliorations en rapport avec l'intensité du trafic qui s'accroît sans cesse. A cet égard, il convient de laisser au fonds routier les attributions budgétaires que la loi a prévues pour lui en vue de plans quinquennaux d'équipement et de modernisation. L'attrait de nos sites, l'adaptation de nos industries hôtelières, avec des prix raisonnables, selon la formule du « tout compris », sont des éléments essentiels. Cette industrie hôtelière fait vivre 1.200.000 personnes, tandis que d'autres en vivent indirectement.

Si le tourisme est une des pièces maîtresses de notre prospérité nationale, il faut bien reconnaître qu'il est loin d'avoir épuisé tous ses effets. Car il ne faut pas le considérer uniquement sous l'angle des étrangers qui viennent visiter notre pays. Il y a aussi le tourisme intérieur des Français et le tourisme populaire et social, qui font qu'aujourd'hui toutes les classes de la société le pratiquent ou y aspirent.

Alors, c'est pitié de voir que sur un budget de 224 milliards, la part globale consacrée au tourisme est à peine de 909 millions, soit une proportion infime.

Situation de la S. N. C. F.

C'est à la S. N. C. F. qu'échoit la plus grosse partie (70 p. 100) de l'ensemble du budget des travaux publics, des transports et du tourisme. Elle reçoit, en effet, de l'Etat pour 1955:

Chap. 46-41. — Indemnités compensatrices pour tarifs réduits, 25.000 millions.

Chap. 45-42. — Subvention d'équilibre, 65.000 millions.

Chap. 45-41. — Charges d'infrastructure, 74.000 millions.

Total, 164.000 millions.

Elle avait reçu à ce titre en 1953, 139.490 millions.

La différence en plus, pour 1955, est donc de 24,5 milliards.

1^o L'indemnité compensatrice pour tarifs réduits a subi un abattement de 2,5 milliards par rapport à l'an dernier. Elle n'a pas cessé de progresser sensiblement ces dernières années puisqu'elle figurait au budget de 1950 avec 8,5 milliards. Cette année, elle atteindrait près de 28 milliards si elle ne subissait l'abattement de 11,60 p. 100 prévu pour l'avant du 10 juillet 1952. Ces crédits ont changé d'affectation. Ils figurent sous la rubrique « Action sociale » et non plus sous celle de « Action économique »;

2^o La subvention d'équilibre, qui était de 47 milliards l'an dernier, passe à 65 milliards cette année par la nécessité d'un ajustement aux besoins réels, soit 18 milliards de plus;

3^o La contribution de l'Etat à diverses dépenses passe de 61,2 milliards en 1954 à 74 milliards cette année, soit une augmentation de 9 milliards 800.

C'est l'avenant du 10 juillet 1952 qui a créé la rubrique « Contribution de l'Etat à diverses dépenses » en la détachant, en fait, de la « subvention d'équilibre » par un simple jeu d'écritures. Cette « contribution » comprend : 60 p. 100 des dépenses d'entretien des voies ; 50 p. 100 des dépenses de gardiennage des passages à niveau ; la prise en charge totale des agents mis à la retraite depuis le 1^{er} janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif. Pour 1951, comme il est dit plus haut, cet ensemble représente 71 milliards.

Dans l'esprit de l'avenant, la mise au compte de l'Etat de cette « contribution » devait avoir la conséquence d'abaisser la subvention d'équilibre à un déficit résiduel, alors de 20 milliards et de le soumettre à un plan d'économies capable de l'éliminer dans un délai de quatre ans. C'est l'espérance qu'avait fait lire le ministre devant le Parlement et qui, aujourd'hui, ne se trouve pas confirmée, bien au contraire, puisque, deux ans après, le « déficit résiduel » a doublé.

Il est vrai que la S. N. C. F. n'était pas laissée quitte pour autant, ledit avenant l'astreignant à verser à l'Etat, par compensation, une redevance d'usage qui doit progressivement atteindre de 2 à 5 p. 100 des recettes d'exploitation. Pour 1955, cela représente 45,9 milliards, ce qui augmente d'autant son déficit, mais cela n'a aucun sens puisque, ensuite, ce déficit lui est remboursé par l'Etat.

Le déficit de l'exploitation générale est sans doute considérable, mais il serait injuste de ne pas en voir la cause principale, dans le fait que les indices de tarifs, 20 en moyenne pour les voyageurs et les marchandises, sont bien inférieurs au niveau général des prix (environ 25). Si on les portait à ce niveau, le problème de l'équilibre se présenterait de tout autre façon. Mais il est dans la politique du Gouvernement de ne pas vouloir cet équilibre dans de telles conditions par un souci de transports à bon marché dont profite l'économie du pays. Et du reste, on peut se demander si une augmentation des tarifs, dans le cadre actuel de la concurrence des transports, n'aurait pas pour conséquence une évasion du trafic.

L'autre moyen, pour aboutir à l'équilibre, est la coordination générale des transports, en réservant à chaque type de transport la place pour laquelle il est le plus apte. Mais cette coordination générale est elle-même un problème tarifaire, et même, elle est le seul et vrai moyen d'aboutir à l'assainissement de la S. N. C. F. si celui-ci s'inscrit dans une réorganisation générale technique et administrative, avec une harmonie de tarifs basée sur les prix de revient.

En dehors de cette réforme générale, la S. N. C. F. est livrée à ses seuls moyens intérieurs. Pour résister au déficit, elle a fait des efforts méritoires. Il n'y a qu'à se rappeler ce qu'il restait du réseau après la guerre et ce qu'il est à présent. Sans doute cela a-t-il coûté beaucoup d'argent, mais il ne faut pas le regretter quand on voit aujourd'hui cette mécanique merveilleuse un service du pays, avec une régularité, une efficacité, une puissance indéniables, et qui décourage, sur ce point, toute espèce de critique.

Le réseau n'a pas été seulement reconstitué ; il a été encore modernisé, tant en ce qui concerne l'électrification que les engins moteurs, pour aboutir à ce résultat remarquable qui permet d'économiser aujourd'hui avec un parc moteur inférieur de 40 p. 100 par rapport à 1938 un trafic supérieur de 50 p. 100 et d'augmenter de 150 p. 100 le nombre d'unités kilométriques transportées par engins.

Et ceci avec un personnel qui n'a pas cessé de décroître puisque l'effectif, 511.800 agents en 1938, est tombé aujourd'hui à moins de 300.000. Néanmoins, les charges du personnel, par rapport aux dépenses totales de l'exploitation, sont un peu supérieures à 50 p. 100 comme le montre le tableau des dépenses des prévisions budgétaires pour 1955 :

Recettes :

Marchandises : 1954, 275 ; 1955, 270.
Voyageurs : 1954, 116,3 ; 1955, 112,2.
Divers : 1954, 44 ; 1955, 42,0.
Indemnités compensatrices : 1954, 30 ; 1955, 29,8.
Contributions de l'Etat : 1954, 65,9 ; 1955, 74,6.
Insuffisance : 1954, 70 ; 1955, 81,7.
Totaux : 1954, 601,2 ; 1955, 611,2.

Dépenses :

Personnel et charges : 1954, 310,4 ; 1955, 312,7.
Redevance d'usage : 1954, 13,8 ; 1955, 15,8.
Renouvellement : 1954, 33,2 ; 1955, 39,5.
Charges financières : 1954, 19,5 ; 1955, 23,3.
Traction : 1954, 43,8 ; 1955, 42,8.
Travaux : 1954, 102,7 ; 1955, 99,9.
Impôts : 1954, 28,6 ; 1955, 35,1.
Divers : 1954, 39,2 ; 1955, 41,1.
Totaux : 1954, 631,2 ; 1955, 611,2.

On remarquera que, par rapport aux chiffres de ce tableau, les inscriptions budgétaires notées plus haut sont nettement insuffisantes.

En ce qui concerne le personnel, il semble qu'on soit à la limite des compressions d'effectifs, sauf à porter atteinte à la sécurité. Encore convient-il de remarquer que cette compression

se fait à l'occasion des départs en retraite, de telle sorte que si le personnel en activité diminue, celui des retraités augmente, ce qui entraîne une économie restreinte.

Ainsi, en 1938, il y avait 243.000 retraités, aujourd'hui il dépasse celui de l'effectif des agents en service : 333.000 contre 370.000.

La fermeture des lignes secondaires est-elle un moyen de régler l'équilibre ?

Si intéressantes que soient ces économies, elles sont sans commune mesure avec l'ordre du déficit à abattre.

A cette question des fermetures de lignes secondaires est liée l'initiative des gares-centres avec l'organisation des services routiers de substitution. L'expérience est en cours ; on laisse entendre que cette expérience est satisfaisante dans les zones où elle s'exerce.

Lors de l'avenant du 10 juillet 1952, on avait tablé sur trois moyens pour rétablir le déficit :

a) Réduction de l'effectif du personnel. On l'a réduit de façon sensible ces dernières années, puisque cette réduction atteint 416.000 unités. Mais ce personnel coûte plus cher après qu'avant la réduction, en raison des améliorations de salaires survenues. Et en 1955, il faut s'attendre à un accroissement accentué des charges du personnel ;

b) Plan d'amélioration technique. C'est surtout sur ce plan qu'on comptait pour éliminer le « déficit résiduel ». Mais deux ans après ce déficit « résiduel » est passé de 30 à 65 milliards, et encore ce dernier chiffre est certainement sous-évalué ;

c) Expansion économique. Si cette expansion se traduit pour l'ensemble des activités du pays par une certaine progression, celle-ci ne touche en aucune manière la S. N. C. F. dont le trafic est en baisse.

Ces indices sont assez révélateurs de la situation grave de la S. N. C. F. qui ne peut plus extraire d'elle-même les moyens propres à rétablir l'équilibre de son exploitation. C'est dire que des mesures urgentes doivent être prises pour empêcher que se précipite une désastreuse dégradation financière de notre réseau national qui, alors, ne pourrait avoir pour cause que la carence des pouvoirs publics en face de la coordination, de la coopération nécessaire des transports, au point de vue technique, tarifaire et fiscal.

Sans doute, c'est là un problème posé dans tous les pays européens. Le gouvernement fédéral allemand, pour sa part, a élaboré un programme, sous la forme de deux projets de loi, actuellement en discussion. Il faut espérer que la France n'attendra plus davantage.

Régie autonome des transports parisiens.

Crédits demandés pour 1955, 3 milliards de francs.

Crédits accordés en 1954, 3.000.500.000 F.

La loi du 21 mars 1948 a fait des transports parisiens un établissement public, de caractère commercial et industriel, doté de l'autonomie financière. Le principe de la gestion est l'ajustement des tarifs aux prix de revient. Mais une participation financière des collectivités locales et de l'Etat est prévue pour combler la perte de recettes résultant des tarifs réduits pour les familles nombreuses et les mutilés, avec un maximum de 15 p. 100 des recettes totales de l'exercice. Cette participation est assurée, 50 p. 100 par les collectivités locales, 50 p. 100 par l'Etat.

C'est à ce titre que figurent pour 1955 les 3 milliards ci-dessus, part de l'Etat.

Le réseau ferré comprend 168 kilomètres et 2.715 voitures.

Le réseau routier comprend 1.325 kilomètres et 2.130 voitures.

Le personnel actif comprend 33.312 unités en deux parts, celle du réseau ferré étant un peu inférieure. Les retraités sont au nombre de 23.700, l'âge de la retraite étant de 50 ans pour les conducteurs et receveurs, 60 ans pour les autres.

Les prévisions du budget 1955 comportent (en millions) :

Recettes commerciales et diverses, 30.625 ; participations (Etat et collectivités), 5.790. — Soit, 45.415.

Dépenses, 51.770.

Déficit, 6.355.

Une des causes de ce déficit tient certainement à la modicité des tarifs qui se sont maintenus à l'indice 1941 depuis 1951 et stabilisés depuis cette époque. La clientèle populaire en profite et encore, indique-t-on, la moitié du trafic s'opère à demi-tarif, grâce à la carte hebdomadaire de travail.

Ce trafic qui avait baissé en 1953 s'est redressé en 1954 pour revenir à peu près au chiffre de 1952, deux milliards de voyageurs pour les deux réseaux.

Les salaires et charges sociales représentent 31 milliards 455, soit environ 60 p. 100 du montant global des dépenses.

Il est à noter que le déficit des exercices 1953 et 1954 atteindra 6.100 millions environ. C'est au moyen de l'utilisation d'une part importante des fonds de renouvellement (annuité : 4.500 millions), que la trésorerie générale de l'entreprise se trouve encore à l'aise. Mais dès cette année 1955, la situation menace de devenir critique.

Dépenses en capital.

Crédits de paiement, 26.129.600.000 F.

Autorisations de programme, 22 milliards de francs.

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT (ancien R. R. E.).

Crédits de paiement, 15.931.999.000 F.

Autorisations de programme, 22 milliards de francs.

Pour les opérations en cours, crédits de paiement, notons que les routes et ponts reçoivent 2,5 milliards, les voies de navigation intérieure 1,8 milliard, les ports de commerce 3,5 milliards, les ports de pêche 16,5 millions.

Les opérations nouvelles sont de 4,5 milliards pour l'ensemble, les routes et les ponts reçoivent 2,4 milliards, les voies de navigation intérieure 596 millions, les ports de commerce 1,3 milliard, les ports de pêche, 50 millions.

Il n'est que d'énumérer ces crédits pour constater leur insuffisance. Pour les ponts, sur 7.550 détruits par la guerre, 5 153 sont rétablis (68 p. 100) et 161 (2,5 p. 100) sont en cours de reconstruction.

Réseau fluvial et ports

L'énoncé de ce budget permet de constater que, des trois modes de transports, rail, route, voie d'eau, c'est ce dernier qui est traité en parent pauvre, en tout petit parent pauvre. Le rail provoque de l'Etat une participation proche, en tout, de 170 milliards, la route avec ses crédits d'entretien, son fonds spécial et sa dotation en capital réunit 17 milliards. La voie d'eau jouit d'un crédit d'entretien de 3,5 milliards et d'un crédit en capital de 2,3 milliards. Ce qui fait 68 milliards en tout et pour tout.

Pourtant, si les chemins de fer, en 1951, ont transporté 175 millions de tonnes de marchandises, sur un réseau d'environ 41.000 kilomètres, la batellerie, elle, a transporté près de 49 millions de tonnes sur son réseau de 8.500 kilomètres. Son trafic a pratiquement doublé depuis 1946. Avec ses 10.000 bateaux la navigation intérieure totalise 3.700.000 tonnes, autant que la flotte de commerce. Et elle ne dispose, comme effectifs, que de 23.200 artisans et marins, un personnel bien adapté et digne d'éloges.

La voie d'eau représente, par ailleurs, pour le fret pondéreux et les marchandises non périssables, le mode de transport le plus économique.

Tous ces mérites font davantage souffrir de voir l'état d'abandon dans lequel sont laissés les canaux français à l'encontre du reste des pays étrangers qui ont modernisé les leurs.

Cet abandon se signale par les crédits d'entretien trop modestes et par des retards touchant la reconstruction des canaux et ouvrages sinistrés. On a promis un programme de travaux neufs d'équipement et d'aménagement. Les crédits que nous signalons ci-dessus montrent assez ce qu'il faut penser de cette promesse.

Quant aux ports de commerce, ils disposent de 2,7 milliards au titre « entretien et réparation » et de 4,9 milliards pour l'équipement, opérations en cours et nouvelles. Les ports de pêche sont à peu près ignorés. On leur donne 116 millions pour les opérations en cours et 50 pour les opérations nouvelles.

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

Crédits de paiement, 22.700.000 F.

Il s'agit là de subventions d'équipement pour des travaux divers, défense contre les eaux et contre la mer.

TITRE VII. — REPARATIONS DES DOMMAGES DE GUERRE

Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français, 10.175 millions de francs

Ce crédit est destiné au versement d'acomptes sur dommages de guerre. Avec le produit des emprunts garantis et les ressources propres à l'entreprise, la somme inscrite à ce chapitre participe au financement du programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français approuvé pour un total de 47.950 milliards.

Le montant des crédits accordés pour la reconstruction de la Société nationale des chemins de fer français s'élève à 242 milliards 745 (1954 inclus). Les travaux estimés, ne pourront pas être achevés avant 1960.

L'ensemble des versements de l'Etat à la Société nationale des chemins de fer français pour 1955 s'élèvera, au titre des interventions publiques, à 159 milliards de francs.

Au titre des dommages de guerre, à 10.175 millions de francs.

Total, 169.175 millions de francs.

Fonds spécial d'équipement routier.

Ce fonds spécial, créé par la loi du 31 décembre 1951, devait être alimenté en recettes par un cinquième du produit des taxes intérieures sur les carburants routiers. La loi du 3 janvier 1952 a ramené de 20 p. 100 à 18 p. 100 le taux affecté à la tranche nationale, les 2 p. 100 de différence étant réservés à la remise en état des chemins vicinaux. Ce taux de 18 p. 100 a été réduit de nouveau en 1952, par la loi de finances du 14 avril 1952, qui l'a ramené à 10 p. 100. Cette réduction, qualifiée d'exceptionnelle, n'en a pas moins été maintenue depuis.

En ce qui concerne les tranches départementale et vicinale, le taux fixé à l'origine n'a pas subi de modification.

Le produit est prévu pour 1955 à 21.050 millions dont 150 millions pour les dépenses de fonctionnement du fonds.

A ce chapitre, les autorisations de programme en cours figurent pour 63,5 milliards.

Et les crédits de paiement:

13 milliards pour les opérations en cours;

7.900 milliards pour les opérations nouvelles.

On voit que ce dernier crédit ne s'adapte pas aux vastes perspectives des plans quinquennaux de modernisation et d'équipement touristique de notre voirie nationale, prévues lors de la création du fonds.

Celui-ci a été doté de 9,3 milliards en 1952, 13,55 en 1953 et 18 en 1954, soit 40,850 milliards.

Autorisations d'engagement de dépenses demandées par anticipation sur les crédits de l'exercice 1956.

Le montant de ces autorisations s'élève à 5.237 millions. Il se répartit sur les chapitres des dépenses ordinaires concernant les routes et ponts, les voies de navigation intérieure, les ports maritimes et les établissements de signalisation maritime, afin d'assurer, d'un exercice à l'autre, la continuité des travaux.

Modifications adoptées par l'Assemblée nationale.

Dans sa première lecture, l'Assemblée nationale a apporté diverses modifications au projet de budget présenté par le Gouvernement.

Ces modifications sont les suivantes:

Chapitre 31-01. — Administration centrale. Rémunérations principales.

Deux réductions indicatives tendant, l'une à obtenir une titularisation rapide des auxiliaires occupés à des tâches permanentes, l'autre à obtenir certaines créations de postes d'ouvriers-chefs et certaines intégrations de secrétaires d'administration en tant qu'attachés d'administration.

Chapitre 31-02. — Administration centrale. Indemnités et allocations diverses.

Une réduction indicative tendant à obtenir une modernisation des procédés de contrôle des feuilles de journée des ouvriers des ponts et chaussées.

Chapitre 31-11. — Ponts et chaussées. Rémunérations principales.

Trois réductions indicatives tendant respectivement à obtenir la titularisation d'auxiliaires au titre de la loi du 30 avril 1950, à éviter des transferts aux bases aériennes de certains emplois nécessaires pour les besoins civils et à l'augmentation des cadres qualifiés ainsi qu'à l'élimination de toutes les tâches accessoires qui leur sont imposées.

Chapitres 31-13 et 31-14. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Rémunérations principales.

Trois réductions indicatives tendant au relèvement indiciaire des catégories intéressées et à la rétroactivité de cette mesure au 1^{er} janvier 1954.

Chapitre 31-16. — Ponts et chaussées. — Ouvriers titulaires des départements d'outre-mer. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses.

Une réduction indicative tendant à obtenir l'application des articles 18 et 22 bis du statut des conducteurs de travaux d'outre-mer.

Chapitre 31-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Rémunérations principales.

Trois réductions indicatives relatives respectivement à l'obtention d'un statut définitif du personnel de navigation intérieure, d'un statut définitif des échouiers et de diverses améliorations dans la condition des gardiens de phare.

Chapitre 31-32. — Ports maritimes. — Etablissements de signalisation maritime et voies navigables. — Indemnités et allocations diverses.

Réduction indicative tendant au relèvement du taux des diverses indemnités.

Chapitre 31-53. — Institut géographique national. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires.

Deux réductions indicatives tendant respectivement à intégrer la prime de rendement actuellement consentie dans les salaires de base et à obtenir le respect de diverses clauses du statut du personnel ouvrier de l'Institut géographique national.

Chapitre 33-92. — Prestations et versements facultatifs.

Deux réductions indicatives tendant à protester l'une et l'autre contre l'insuffisance de certains crédits sociaux pour le service des ponts et chaussées.

Chapitre 31-11. — Ponts et chaussées. — Matériel de bureau.

Deux réductions indicatives tendant, l'une à pourvoir tous les véhicules gros porteurs de moyens de freinage supplémentaire et à améliorer le contrôle de sécurité, l'autre à pourvoir les conducteurs de poids lourds d'un carnet de permis de conduire et de graphiques d'emplois permettant le contrôle.

Chapitre 31-12. — Ponts et chaussées. — Remboursement de frais.

Réduction indicative tendant à la revalorisation des frais de déplacement et notamment du taux des indemnités kilométriques.

Chapitre 34-41. — Chemins de fer et transports. — Matériel et remboursement de frais.

Une réduction indicative tendant à obtenir la prise de certaines précautions dans les mesures de coordination rail-route et la suppression des services voyageurs S. N. C. F. sur les petites lignes.

Chapitre 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations.

Une réduction indicative tendant à obtenir la reconstruction du pont de Roquevaire.

Chapitre 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations. Réduction indicative soulignant l'insuffisance de ce crédit.**Chapitre 44-61. — Direction générale du tourisme. — Subventions aux organismes du tourisme.**

Deux réductions indicatives tendant, l'une à obtenir l'application aux industries touristiques du remboursement des charges sociales et fiscales consenties aux entreprises exportatrices, l'autre à exprimer l'insuffisance des subventions au tourisme populaire.

En outre, le libellé de ce chapitre a été changé en : « Direction générale du tourisme: — Réorganisation des services régionaux du tourisme ».

Chapitre 45-41. — Chemins de fer. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général.

Deux réductions indicatives tendant à la reconstruction rapide du pont ferroviaire d'Arles, l'autre à revenir à l'emploi des traverses en bois.

Chapitre 45-42. — Chemins de fer. — Application de l'article 13 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.

Ce chapitre a fait l'objet d'une augmentation de 5 milliards par lettre rectificative; ensuite deux réductions indicatives ont été adoptées tendant à obtenir l'intégration des services de guerre des cheminots dans le décompte de l'ancienneté, l'autre à supprimer le minimum obligatoire des 25 kilomètres pour toutes marchandises dès qu'elles ont franchi la frontière.

Chapitre 45-44. — Chemins de fer. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.

Trois réductions indicatives tendant, l'une à la persécution automatique des pensions; l'autre, à accorder aux cheminots anciens combattants de 1914-1918 le bénéfice de la campagne simple ou double; enfin, la troisième, à obtenir que le gardiennage des passages à niveau ne soit pas supprimé avant qu'on ait établi dans tous les cas des passages supérieurs ou inférieurs.

Chapitre 45-45. — Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la régie autonome des transports parisiens.

Réduction indicative tendant à faire respecter les conventions passées en matière de classement du personnel dans les diverses catégories.

Chapitre 46-41. — Chemins de fer. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.

Réduction indicative tendant à obtenir dans tous les cas une réduction de 50 p. 100 des tarifs pour les billets collectifs consentis aux groupements de jeunesse.

En ce qui concerne les articles, l'Assemblée nationale a disjoint l'article 3 qui prévoyait la prise en compte, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées, du fonds d'investissement routier.

La disjonction de cet article a pour effet de reclasser ces dépenses et les recettes qui leur sont affectées dans un compte spécial à examiner lors du vote de la loi sur les comptes spéciaux.

L'Assemblée nationale a en outre adopté deux articles additionnels, l'un sur un amendement de M. M. Plevin et Secrétain, tendant à autoriser les collectivités locales à emprunter auprès des caisses

publiques les sommes nécessaires à la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre, l'autre à autoriser au ministère des travaux publics des intégrations complémentaires dans le corps des administrateurs civils en faveur de certains agents supérieurs de ce ministère.

Observations et propositions de la commission des finances.**Chapitre 31-11. — Ponts et chaussées. — Rémunérations principales.**

Votre commission des finances demande que soit examinée la situation des cadres d'ingénieurs T. P. E., adjoints techniques, employés de bureau, en vue notamment d'une amélioration de leurs débouchés de carrière.

Chapitre 31-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Rémunérations principales.

Votre commission des finances considère que l'équipement mécanique des parcs des ponts et chaussées ne s'accompagne pas dans bien des cas d'une amélioration des travaux d'entretien, notamment en ce qui concerne les routes secondaires et les chemins d'intérêt local.

Dans ces conditions, elle ne peut accorder une approbation entière aux suppressions de postes d'agents de travaux ou cantonniers envisagées à ce chapitre et pour cette raison, elle a effectué sur le montant du crédit un abattement de 1.000 F à titre indicatif.

Elle demande, en outre, que le classement de ces agents en catégorie B « services actifs » soit envisagé.

Chapitre 31-15. — Ponts et chaussées. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers. — Salaires et accessoires de salaires.

La dotation de ce chapitre est insuffisante avec 50 millions pour permettre de titulariser des ouvriers rémunérés, jusqu'ici, par le chapitre « Routes et ponts » et qu'il s'agit d'intégrer dans le statut.

Chapitre 31-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Rémunérations principales.

Votre commission pense qu'il convient de procéder à la promulgation d'un statut en faveur de ce personnel et d'envisager son classement en catégorie B comme en 1932. Le statut est à l'étude depuis cinq ans et le conseil supérieur de la fonction publique s'est montré favorable.

Chapitre 31-51. — Institut géographique national. — Rémunérations principales.

Ici également il y aurait lieu d'envisager pour les personnels de I. G. N. qui effectuent des travaux d'impression et de cartographie l'intervention d'un statut qui devrait s'inspirer du statut de l'industrie du livre.

Chapitre 32-91. — Pensions et retraites. — Prestations et versements de l'Etat.

Votre commission demande au Gouvernement de bien vouloir expliquer pourquoi la contribution de l'Etat à la caisse autonome des retraites des petits cheminots, récemment relevée par décret sur pouvoirs spéciaux, se trouve répartie entre ce chapitre et le chapitre 47-22 du budget du travail.

Chapitre 34-61. — Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais.

Votre commission n'a pas cru pouvoir reprendre l'article additionnel proposé à l'Assemblée nationale par la commission des finances et retiré par elle sur les assurances du ministre qu'une solution était en cours pour l'attribution, à l'industrie touristique et particulièrement à l'hôtellerie, des avantages fiscaux et sociaux des industries exportatrices.

Elle a pensé qu'elle ne pouvait dans une loi de budget introduire un article qui n'aurait pas trait directement aux crédits de l'exercice et elle a décidé de bloquer la moitié du crédit du chapitre 34-61 pour obtenir des ministères intéressés qu'une solution intervienne dans les premiers mois de l'année.

Chapitre 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations.**Chapitre 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations.****Chapitre 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations.**

Votre commission souligne l'insuffisance de ces crédits et la nécessité de prévoir leur augmentation dans le prochain budget.

Chapitre 45-42. — Chemins de fer. — Application de l'article 13 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.

Après l'Assemblée nationale, votre commission considère que les premières mesures intervenues au mois de novembre ne sont qu'une introduction à la coordination des transports et que l'année 1955 doit voir enfin une véritable et rationnelle répartition entre les différents modes de transports existants.

Chapitre 45-44. — Chemins de fer. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.

L'Assemblée nationale a voté une réduction indicative tendant à ce que le gardiennage des passages à niveau ne soit supprimé qu'au fur et à mesure que des passages inférieurs ou supérieurs seraient construits. Votre commission, eu égard à la éfense, considère que cette solution ne doit être envisagée que sur les lignes à grand trafic. Pour amener l'Assemblée nationale à reconsidérer cette question, elle a adopté un amendement indicatif d'un montant différent de celui de l'Assemblée nationale.

Chapitre 45-45. — Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la régie autonome des transports parisiens.

Votre commission a adopté une réduction indicative tendant à obtenir que le plan d'application échelonnée de revalorisation des pensions prévu à la R. A. T. P. soit respecté.

Chapitre 53-30. — Voies de navigation intérieure. — Equipement.

Votre commission a prévu à ce chapitre une réduction indicative pour présenter à l'approbation du Conseil de la République l'insertion pour mémoire d'un article 4 (nouveau) dans le corps de ce chapitre qui serait libellé : « Achèvement du canal du Nord ».

Votre commission pense qu'étant donné les études et les travaux déjà réalisés, les droits acquis des houillères et la possibilité de réaliser des abaissements considérables de prix de revient, cette opération doit être reprise sans tarder.

Article 3.

Le texte du Gouvernement comportait un article 3 prévoyant un chapitre 85-21 « Fonds spécial d'investissement routier (réseau national) » doté en autorisations de programme de 23 milliards de francs et en crédits de paiement de 20.900 millions de francs. Ces dépenses étaient effectuées sur ressources affectées provenant d'un prélèvement de 10 p. 100 sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants routiers.

L'Assemblée nationale a estimé que les dépenses et les recettes de l'espèce devaient revêtir à nouveau la forme d'un compte spécial et a supprimé l'article 3 du budget des travaux publics en pensant que cette procédure lui permettrait de reprendre à la loi des comptes spéciaux le taux original du prélèvement de 14 p. 100.

Votre commission est sur le fond en accord avec les préoccupations de l'Assemblée nationale. Elle avait préféré cependant que les dépenses et les recettes en question restent comprises au budget des travaux publics de façon à garder sous un contrôle budgétaire unique les différentes opérations effectuées sur les routes nationales et leurs divers financements. Elle a cependant, après mûre réflexion, décidé d'adopter la position de l'Assemblée nationale dans l'espoir qu'entre temps la question aura pu être revue dans son ensemble lors de la première lecture par cette Assemblée de la loi des comptes spéciaux.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — I. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 229.271.211.000 F.

Ces crédits s'appliquent :

A concurrence de 59.683.566.000 F, au titre III : « Moyens des services » ; et à concurrence de 169.587.645.000 F, au titre IV : « Interventions publiques ».

II. — Les crédits ouverts au chapitre 31-61 « Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais » sont provisoirement bloqués ; ils ne pourront être débloqués, par décret, qu'après intervention d'un texte assimilant les industries touristiques aux industries exportatrices en ce qui concerne le remboursement des charges sociales et fiscales.

Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme totale de 26.129.698.000 F et des autorisations de programme s'élevant à la somme totale de 22 milliards de francs.

Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent :

Au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 15.931.998.000 F pour les crédits de paiement et de 22 milliards de francs pour les autorisations de programme ;

Au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 22.700.600 F pour les crédits de paiement ;

Et au titre VII : « Réparations des dommages de guerre », à concurrence de 10.175 millions de francs pour les crédits de paiement.

Art. 3. —

Art. 4. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est autorisé à engager en 1955, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1956, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, des dépenses se montant à la somme totale de

5.237.084.000 F et réparties par service et par chapitre conformément à l'état C annexé à la présente loi.

Art. 5. — Les dispositions de la loi n° 48-1530 du 1^{er} octobre 1948, autorisant le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme à subventionner certains travaux d'équipement des ports et certains travaux de défense contre les eaux et contre la mer, sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1955.

Art. 6. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement dont l'exécution pourra être autorisée en 1955 sur le réseau d'intérêt général secondaire du Vivarais-Lozère concédé à la compagnie des chemins de fer départementaux est fixé au maximum à la somme de 2 millions de francs.

Art. 7. — Est approuvé, au titre de 1955, le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français qui s'élève à 47.939 millions de francs.

Art. 8. — Des arrêtés du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques pourront transférer de la section II du budget des travaux publics, des transports et du tourisme (aviation civile et commerciale) à la section I de ce même budget (travaux publics, transports et tourisme) les crédits destinés au paiement des traitements, salaires, accessoires de traitements et de salaires, indemnités résidentielles et prestations familiales des fonctionnaires des ponts et chaussées, agents contractuels et ouvriers permanents des bases aériennes.

Art. 9. — Les collectivités locales, les syndicats de départements ou de communes pourront emprunter auprès des caisses publiques les sommes nécessaires à la reconstruction de ponts détruits par faits de guerre, compris dans la voirie nationale et inscrits au plan de reconstruction.

Les charges d'amortissement desdits emprunts qui devront être conclues pour une période d'au moins quinze ans, seront remboursées aux collectivités locales, à partir de l'année suivant la réalisation desdits emprunts, sur les crédits inscrits chaque année au budget des travaux publics pour les travaux de reconstruction.

Art. 10. — Par dérogation aux dispositions de l'article 13 de l'ordonnance n° 45-2283 du 9 octobre 1945 modifié et à celles de l'article 10 de la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948, il pourra être procédé au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, dans la limite des crédits inscrits au budget, à des intégrations complémentaires dans le corps des administrateurs civils en faveur des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale qui appartenaient, avant le 31 décembre 1945, au cadre supérieur de ladite administration et qui remplissaient toutes les conditions requises par les textes précités pour être nommés administrateurs civils.

En tout état de cause, les nominations visées ci-dessus ne pourront porter le pourcentage d'intégration initiale au delà de 80 p. 100 de l'effectif réel des cadres supérieurs à la date du 31 décembre 1945.

ANNEXE N° 754

(Session de 1954. — Séance du 23 décembre 1954.)

PROPOSITION DE LOI tendant à la création d'une **caisse autonome de l'habitat rural**, présentée par Mme Jacqueline Thome-Palénote, MM. Bardon-Danarzi, Bels, Charles Brune, Dulin, Briant, Jean Lacaze, Monsarrat, Pascaud et Restat, sénateurs. — (Renvoyée à la commission de l'agriculture).

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, les lois existantes visant l'habitat ont été votées surtout en considération de la population urbaine qui représente 62,8 p. 100 de la population totale de la France. Elles s'appliquent difficilement et imparfaitement aux populations agricoles.

Une action rationnelle, cohérente, s'impose dès lors en faveur de l'habitat rural.

Le dernier recensement fait apparaître que la population des campagnes et des villes de moins de 2.000 habitants s'élève à 37,2 p. 100 de la population totale ; or, dans ce décompte interviennent deux éléments, d'une part, les retraités, les artisans, les commerçants, quelques chefs de petites entreprises, d'autre part, les exploitants agricoles et les ouvriers agricoles. En fait, les premiers représentent 12,2 p. 100, les seconds 25 p. 100 de la population totale.

Les ruraux non agricoles (12,2 p. 100) sont intéressés aux lois de l'habitat au même titre que les urbains, avec cette différence cependant que beaucoup d'entre eux (80 p. 100 environ) sont propriétaires de l'immeuble qu'ils occupent et ont de ce fait tendance à envisager le problème sous l'angle des intérêts du propriétaire. Ils peuvent trouver dans l'arsenal des lois existantes les moyens d'obtenir des prêts et de construire leurs habitations. Les primes actuelles à la construction peuvent facilement leur être accordées et la garantie qui leur est demandée ne dépasse jamais, dans ce cas, la valeur de la construction qu'ils possèdent.

La situation des populations spécifiquement rurales (25 p. 100) est différente. L'habitat agricole comporte surtout comme obligation

l'entretien des bâtiments. Les exploitations, organisées de longue date, sont composées de bâtiments d'habitation et de bâtiments d'exploitation dans la proportion, d'après les études qui ont été faites à ce sujet, de un tiers pour les habitations proprement dites, de deux tiers pour les bâtiments d'exploitation.

Il est exceptionnel que l'habitation soit totalement à refaire. La construction neuve est de ce fait limitée, soit à des cas spéciaux de divisions de propriétés et d'immucubles dans les exploitations moyennes, soit à la création de maisons destinées aux travailleurs agricoles, particulièrement dans les grandes exploitations. Dans tous les cas, ces constructions neuves n'intéressent les exploitants agricoles que dans une proportion très minime, évaluée, après enquête dans certains départements, au maximum à 8 p. 100.

Il est compréhensible, dans ces conditions, que le monde agricole s'intéresse peu aux lois du régime général et qu'il porte de préférence ses regards vers celles tendant à permettre un meilleur entretien des bâtiments ruraux. On ne saurait admettre toutefois que, dans les mesures susceptibles d'intervenir, la priorité ne soit pas réservée aux bâtiments d'habitation proprement dits et que les dispositions visant les bâtiments d'exploitation ne tiennent pas un compte exact de cette priorité.

Il existe en France 2.363.000 exploitants agricoles cultivant 35.665.000 hectares. Il ressort de ces chiffres que la superficie de l'exploitation moyenne est de 15 hectares.

Si l'on voulait doter une telle exploitation de bâtiments neufs, la dépense minima à engager serait de l'ordre de 6 millions (habitation 2 millions, exploitation 4 millions).

A l'heure actuelle, les besoins annuels d'entretien des bâtiments ruraux sont évalués à 1 p. 100 de la valeur de la construction neuve; ces frais seront donc, pour l'exploitation type de 15 hectares de

60.000 F ou, rapportés à l'hectare, de 4.000 F $\frac{(60.000)}{15}$. Pour l'en-

semble de la France, ces besoins sont dès lors de l'ordre de 135 milliards (4.000 F \times 35.665.000 hectares).

Or, la revue « Etudes et Conjonctures », qui a publié le revenu des différentes activités, donne comme revenu des artisans ruraux du bâtiment 40 milliards par an, répartis par les ruraux non agricoles, par les exploitants agricoles.

Il n'est pas exagéré de penser que ces derniers payent les trois quarts de ce revenu, soit environ 30 milliards, auxquels il y a lieu d'ajouter, pour apprécier totalement l'effort d'entretien des bâtiments ruraux, les frais directement supportés par les exploitants sous forme notamment de main-d'œuvre familiale, de matériel pris sur la ferme et qui peuvent être estimés à une dizaine de milliards environ, portant ainsi la dépense annuelle totale d'entretien à 40 milliards environ (au lieu de 137 normalement nécessaires).

Notre patrimoine proprement rural subit donc chaque année un appauvrissement de près de 100 milliards.

Une telle situation ne peut se perpétuer. En effet, en face de ce « déficit », les lois spéciales visant les immeubles ruraux rapportent qu'une aide insuffisante; au budget de 1953: 11 milliard au total (3 milliards de subventions et 8 milliards de prêts spéciaux au Crédit agricole à 3 p. 100). Il est juste de dire qu'à ce chiffre s'ajoutent les prêts consentis par les caisses régionales de crédit agricole, prêts à moyen terme que la Banque de France consent, depuis octobre 1953, à récompter.

De toute évidence, l'ensemble de ces possibilités est trop faible par rapport aux besoins réels; la solution de la question de l'habitat rural réside dans les moyens de financement mis à la disposition du monde agricole.

Nous venons de voir que la dotation budgétaire est nettement insuffisante. Peut-on espérer obtenir des fonds par investissements? Le deuxième plan de modernisation prévoit l'investissement, en cinq ans, de 670 milliards, mais ne compte, pour le réaliser, que sur les auto-financements des agriculteurs eux-mêmes. Or, un tel effort échappe à leurs possibilités.

Restent alors le recours au Crédit foncier, moyen peu pratique, gênant l'agriculteur par une prise de première hypothèque qui le met en moins bonne posture dans ses rapports professionnels avec le Crédit agricole, ou la création d'une taxe sur les produits agricoles, forme de parafiscalité qui diminue d'autant les prix à la production, déjà reconnus insuffisants et qui, par suite, ne peut être considérée comme acceptable.

Ce que souhaite le monde agricole c'est une augmentation et une permanence des ressources mises à la disposition des propriétaires, avec un aménagement des rapports entre bailleurs et preneurs en vue d'une efficace collaboration pour la conservation du patrimoine rural.

Un tel but peut-il être atteint? Nous ne méconnaissons pas les difficultés qui se dressent sur la route à parcourir pour y arriver, mais nous pensons que la création d'une caisse autonome de l'habitat rural faciliterait grandement la solution du problème.

Comment serait alimentée cette caisse?

1° Par l'affectation à cette caisse, à l'instar de ce qui a lieu pour les industries nationalisées, des fonds provenant du remboursement des avances consenties en faveur de l'habitat rural au titre du fonds de modernisation et d'équipement, qui s'élevaient environ à 6 milliards par an et également des intérêts attachés à ces avances. A l'heure actuelle, ces remboursements et ces intérêts tombent dans la caisse du Trésor;

2° Par la dotation budgétaire déjà prévue chaque année pour l'habitat rural;

3° Par l'attribution à la caisse du pourcentage rural des crédits libérés par la terminaison des travaux de reconstruction, attribution possible que s'il existe une caisse autonome en exercice;

4° Par les contributions volontaires des propriétaires qui, après 2 ou 3 versements annuels, auraient la possibilité d'emprunter le double ou le triple des sommes déposées;

5° Par la part du loyer de l'exploitation, fixée par contrat entre propriétaire et locataire en vue de l'entretien des bâtiments; ces versements donnant les mêmes droits d'emprunter que ceux prévus au paragraphe 4;

6° Par l'émission d'emprunts réalisés par l'intermédiaire de la caisse nationale de crédit agricole;

7° Par les subventions des collectivités locales, par des dons et des legs.

La création d'une caisse autonome en faveur de l'habitat rural, dont le bénéfice pourrait être étendu aux entreprises artisanales rurales, tout en permettant une simplification des opérations qui y sont afférentes, apporterait une première solution d'équité à ce grave problème, en permettant d'accorder aux ruraux des moyens qui les placeront sur un plan d'égalité avec les urbains.

Aucune obligation ne doit être faite d'adhérer à la caisse. Elle doit rester essentiellement libre, mais elle doit offrir des avantages tels qu'ils attirent l'épargne et la pratique des exploitants.

Cette création, qui consiste essentiellement en une mesure de réorganisation administrative et n'est génératrice d'aucune dépense nouvelle, ne peut avoir toutefois son plein effet que si elle est basée sur une doctrine connue élaborée par les bailleurs et les preneurs, par les propriétaires exploitants comme par les locataires justement et également intéressés à la conservation et à l'amélioration des bâtiments qui constituent l'exploitation et lui sont indispensables. Convaincus de sa nécessité et de sa possibilité, nous vous demandons de vouloir bien adopter la proposition de loi suivante:

PROPOSITION DE LOI

Art. 1er. — Il est institué une caisse autonome de l'habitat rural. Cette caisse a pour but, au moyen des ressources énumérées à l'article 2, de financer les programmes de construction, de modernisation, de réparation des bâtiments d'habitation et d'exploitation des entreprises agricoles au moyen de prêts et de constitution d'épargne-réparation. Son activité peut s'étendre aux entreprises artisanales rurales.

Art. 2. — Les ressources de la caisse autonome de l'habitat rural sont constituées par:

1° La dotation budgétaire annuellement prévue en faveur de l'habitat rural;

2° Les fonds provenant du remboursement des avances consenties au titre de l'habitat rural par le fonds de modernisation et d'équipement et des intérêts qui s'y rapportent;

3° Les versements volontaires des propriétaires, futurs emprunteurs;

4° Les versements, par les locataires, d'une part contractuelle déterminée, par convention, entre bailleurs et preneurs;

5° Le produit d'emprunts réalisés par l'intermédiaire de la caisse nationale de crédit agricole;

6° Toutes autres ressources non définies ci-dessus, notamment les subventions des départements, communes et établissements publics.

Art. 3. — La gestion de la caisse autonome de l'habitat rural est assurée, dans le cadre des opérations du crédit agricole, après avis d'un comité consultatif présidé par le ministre de l'agriculture ou son représentant, comprenant:

Deux représentants élus par l'Assemblée nationale;

Un représentant élu par le Conseil de la République;

Un représentant élu par le Conseil économique;

Un représentant du ministre des finances et des affaires économiques;

Un représentant du ministre de l'intérieur;

Un représentant du ministre du logement et de la reconstruction;

Le vice-président du conseil supérieur de l'agriculture;

Le directeur général de la caisse nationale de crédit agricole;

Le directeur du Trésor au ministère des finances;

Le directeur général du génie rural;

Le commissaire général au plan;

Le président de la fédération nationale du crédit agricole;

Sept représentants de la profession agricole, choisis, après consultation des organisations les plus représentatives et de l'Assemblée permanente des présidents des chambres d'agriculture.

Les membres du comité consultatif, à l'exception des représentants du Parlement, sont nommés par décret contresigné par le ministre de l'agriculture et par le ministre des finances et des affaires économiques.

Art. 4. — Le comité consultatif prend connaissance du recensement des besoins en matière d'habitat rural effectué par les services du ministère de l'agriculture.

Il donne son avis sur les programmes établis par le ministère de l'agriculture et le commissariat général au plan. Il propose les ajustements nécessaires pour maintenir ces programmes dans la limite des ressources mises à la disposition de la caisse.

Il donne son avis sur l'ordre de priorité et le rythme d'exécution des travaux projetés, ainsi que sur les modes de financement applicables à chaque catégorie de travaux.

Il fait toutes propositions en vue de la fixation du plafond, du taux et de la durée des prêts à consentir par la caisse.

Art. 5. — La caisse nationale du crédit agricole assurant, après avis du comité consultatif, la gestion de la caisse autonome de l'habitat rural, un compte spécial, en recettes et en dépenses, y est ouvert au nom de celle-ci.

ANNEXE N° 755

(Session de 1954. — Séance du 23 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission de l'agriculture sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'Agriculture pour l'exercice 1955, par M. DRIANT, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le budget de l'agriculture qui nous est soumis regroupe, comme l'année dernière, les dépenses ordinaires ou dépenses de fonctionnement des services civils, les dépenses en capital (subventions, participations, prêts et avances), enfin, les dépenses effectuées sur ressources affectées.

Cet effort de regroupement ne peut cependant être considéré comme suffisant et devra être poursuivi de manière à donner une vue vraiment complète des moyens dont dispose le ministre de l'Agriculture et à faciliter le contrôle du Parlement.

Dans le domaine des actions techniques, par exemple, il n'est pas fait référence dans le cadre de ce budget à certaines ressources provenant de taxes parafiscales et du fonds national de progrès agricole. Il s'ensuit un éparpillement des moyens et des efforts qui nuit forcément à l'efficacité des actions menées.

Dans le domaine économique un regroupement des moyens d'action dont dispose le Gouvernement apparaît également très souhaitable. On ne voit pas par exemple la raison pour laquelle se trouve inclu dans ce budget un chapitre nouveau relatif à la ristourne de 15 p. 100 sur le matériel agricole alors que la détaxe des carburants n'y figure pas.

En ce qui concerne les moyens consacrés à la régularisation des marchés agricoles, l'éparpillement n'est pas moins caractéristique.

Ainsi la connaissance de l'ensemble des moyens de notre politique agricole exige outre l'examen du budget de l'agriculture, l'examen des budgets des finances et des affaires économiques (charges communes), des comptes spéciaux du Trésor ainsi que de multiples offices et organismes professionnels ou interprofessionnels. Avec la cour des comptes et les commissions des finances et de l'agriculture de l'Assemblée nationale, votre commission de l'agriculture souhaite très instamment un regroupement qui mette fin à ce désordre au moins apparent.

A. — Dépenses ordinaires.

Compte tenu de la lettre rectificative déposée par le Gouvernement au cours de la discussion devant l'Assemblée nationale, les crédits correspondant aux dépenses ordinaires de fonctionnement du ministère de l'Agriculture s'élèvent au total à 14,9 milliards de francs au lieu de 13,3 milliards en 1954, soit une augmentation de 12 p. 100.

La différence entre ces deux chiffres appelle cependant quelques explications.

D'une part certaines dépenses exceptionnelles pour 1955 (recensement agricole, élection aux chambres d'agriculture) se trouvent en partie compensées par des réductions opérées sur certains postes par suite de transferts de crédits (fonds forestier, fonds d'assainissement du marché de la viande, etc.).

Par ailleurs une partie de l'augmentation de crédits (283 millions) correspond aux relèvements des traitements et indemnités décidés en 1954.

En fait les ressources nouvelles dont disposera le ministère de l'agriculture pour élargir son action s'élèvent à 1,2 milliard environ. Elles correspondent à un ajustement des crédits de fonctionnement des divers services, à des créations d'emploi, et à des dépenses de matériel correspondant à ces créations. Les créations d'emploi intéressent principalement les services vétérinaires, les directions de services agricoles (20 ingénieurs), les services de la protection des végétaux (30 contrôleurs auxiliaires), la vulgarisation (200 conseillers agricoles), l'enseignement agricole et la recherche agronomique, enfin le génie rural, principalement en vue de permettre l'intensification des opérations de remembrement.

B. — Les dépenses en capital.

Le concours de l'Etat aux investissements effectués dans l'agriculture est donné sous trois formes: subventions, prêts complémentaires de subventions, prêts assurés par le fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9285, 9599, 9525, 9600 et in-8° 1654; Conseil de la République, nos 606 et 719 (année 1954).

Les crédits correspondant figurent à trois rubriques distinctes:

1° L'article 2 du projet de loi prévoit 53,5 milliards pour les crédits de paiement et 62,5 milliards pour les autorisations de programme;

2° L'article 4 prévoit la possibilité d'attribuer des prêts pour l'habitat rural et les migrations rurales dans la limite de 8 milliards d'autorisations de programme;

3° A ces sommes s'ajoutent les crédits du « Fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique » inscrits dans le projet de loi sur les comptes spéciaux pour 1955. L'agriculture recevra à ce titre une somme de 11,8 milliards.

Au total, les sommes mises à la disposition de l'agriculture en 1955 pour son équipement s'élèveront donc à 72,5 milliards (y compris deux milliards prévus au titre des calamités agricoles dans le projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor) pour les autorisations de programme, soit 25,8 milliards de plus qu'en 1954 et 65,3 milliards pour les crédits de paiement, soit 11,5 milliards de plus qu'en 1954.

Depuis quatre ans, l'évolution de crédits de paiement ouverts pour financer les investissements agricoles a été la suivante:

1952, 36 milliards; 1953, 51,8 milliards; 1954, 53,8 milliards; 1955, 65,3 milliards.

En 1955, les principales actions intéressent:

	CRÉDITS d'engagement.	CRÉDITS de paiement
(Millions de francs.)		
L'hydraulique agricole.....	3.452	3.224
La voirie.....	2.650	2.229
L'adduction d'eau.....	14.570	
L'électrification.....	8.400	17.747
Les aménagements de villages.....	1.100	
Les coopératives et abattoirs.....	7.970	5.481
L'habitat rural.....	10.500	9.964
Le remembrement.....	4.800	2.405
Les migrations rurales.....	780	585
Les industries alimentaires et les gares-marchés.....	2.300	2.300
Les grands aménagements régionaux.....	9.000	4.000

Les 41.800 millions de prêts imputés sur le fonds d'expansion économique se répartissent ainsi qu'il suit:

Habitat rural (1), 7.200 millions; migrations rurales (2), 300 millions; industries alimentaires et gares-marchés, 2.300 millions; Calamités agricoles, 2.000 millions. — Total, 41.800 millions.

C. — Les dépenses sur ressources affectées.

Au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées les crédits demandés par le Gouvernement s'élevaient initialement à 35.207 millions. Ils ont été ramenés à 28.705 millions par l'Assemblée nationale par suite de la débudgétisation du fonds forestier. Ces dépenses correspondent à l'inclusion dans le budget:

Du fonds d'assainissement du marché de la viande, soit 6.937 millions.

Du fonds d'assainissement de la viticulture, soit 6.970 millions.

Du fonds d'assainissement du marché du lait et des produits laitiers, soit 1.800 millions.

De la subvention correspondant à la baisse de 15 p. 100 sur le matériel agricole, soit 13 milliards.

Dégrèvement des carburants agricoles.

Les crédits correspondant à la détaxe des carburants agricoles qui figurent pour mémoire au chapitre 44-71 du budget de l'agriculture sont ouverts au chapitre 44-93 du budget du ministère des finances (charges communes).

Le chapitre 44-93 avait reçu en 1954 une dotation de 8 milliards, auxquels il faut ajouter 1.600 millions de crédits prévus dans le projet de loi n° 9556. Ces dotations correspondent à la distribution, par hectare motorisé, de 45 litres de carburant au cours de l'année 1954 et 10 litres au début de l'année 1955, alors qu'une détaxe raisonnable et correspondant aux besoins minima des agriculteurs devrait porter sur 75 litres par hectare motorisé pour l'essence et le pétrole et 67,5 litres par hectare motorisé pour le gas-oil. Elle aurait nécessité un crédit global de 41,8 milliards.

Cette somme devrait donc être majorée de 15 p. 100 en 1955 pour tenir compte des prévisions de développement du parc de tracteurs qui s'est accru de 40.000 unités en 1954 et comprend au total 255.000 unités. La dotation pour 1955 devrait donc être de 43 milliards environ. Elle n'est en fait que de 10,6 milliards. Cette somme est très insuffisante: elle ne correspond ni aux engagements pris par le

(1) Dont 1.200 pour opérations lancées en 1954.

(2) Pour opérations lancées en 1954.

Gouvernement, ni à une application correcte de l'article 6 de la loi du 23 mai 1951 qui a institué une détaxe tenant compte des besoins réels des exploitations.

D. — Prêts sociaux.

De même qu'en 1954, les prêts dits sociaux (prêts d'installation aux jeunes agriculteurs, prêts d'accession à la propriété) ne figurent pas dans le budget. Le ministre des finances avait pris, l'an dernier, l'engagement de garantir un volume de prêt de 12 milliards. Cette garantie n'a pas eu à jouer, les deux emprunts émis par la caisse nationale de crédit agricole en 1954, ayant produit 18,5 milliards environ.

La même procédure devant être employée en 1955, la commission de l'agriculture demande au Gouvernement de renouveler cette garantie qui devrait jouer sur un montant global plus élevé. Il importe en effet que soit réduit le délai, parfois très long, d'octroi de ces prêts.

L'examen des grandes masses budgétaires montre une augmentation sensible des moyens mis à la disposition du ministre de l'agriculture. Ce budget paraît en même temps amorcer une orientation nouvelle, répondant davantage que par le passé aux impératifs de modernisation de l'agriculture, d'organisation des marchés et d'élargissement des débouchés. Il se caractérise en effet par un effort accru en vue :

- De développer l'enseignement et la vulgarisation ;
- D'intensifier le remembrement ;
- D'améliorer les conditions de vie des ruraux par l'élargissement des programmes d'adduction d'eau et d'habitat rural ;
- D'amorcer des aménagements régionaux ;
- D'organiser les marchés agricoles.

Ce sont ces différents aspects de l'orientation nouvelle de notre politique agricole que nous allons maintenant examiner afin de mesurer les progrès que représente ce budget par rapport aux besoins restant à satisfaire, afin aussi d'appeler l'attention du Gouvernement sur un certain nombre d'observations.

I. — L'enseignement et la vulgarisation agricoles.

A. — L'enseignement agricole.

Les crédits de fonctionnement pour l'enseignement agricole passent de 1.250 millions en 1954 à 1.485 millions en 1955. Quant aux crédits d'équipement ils sont portés de 750 millions à 1.093 millions pour les autorisations de programme, de 690 à 1.130 millions pour les crédits de paiement.

Ces augmentations correspondent, d'une part, à l'accroissement du nombre des élèves des établissements existants et, d'autre part, à l'ouverture de nouvelles écoles, à savoir :

- 3 écoles pratiques d'agriculture ;
- 15 écoles d'agriculture d'hiver ;
- 4 cours saisonniers ;
- 3 écoles d'enseignement ménager ;
- 10 écoles ménagères ambulantes ;
- 2 centres de culture mécanique ;
- 3 centres d'apprentissage.

Compte tenu du retard considérable de notre pays en matière d'enseignement agricole, le rythme de développement apparaît encore extrêmement faible et devra être considérablement amplifié.

Il est, par ailleurs, très souhaitable que l'Assemblée nationale se saisisse sans tarder du projet de réforme de l'enseignement agricole.

Il importe enfin que soient définies les liaisons nécessaires entre la recherche, l'enseignement et la vulgarisation agricoles. L'efficacité de l'action poursuivie par les conseillers agricoles dépend, en effet, pour une grande part de cette coordination.

B. — La vulgarisation.

Le budget de 1955 prévoit la création de 200 conseillers agricoles qui seront affectés à la vulgarisation.

Cette mesure dont nous félicitons, puisqu'elle amorce la mise en œuvre d'une véritable politique de développement du progrès technique dans l'agriculture, appelle cependant quelques précisions.

Il nous paraît d'abord essentiel que soient clairement définies les grandes lignes de la politique de vulgarisation qu'entend suivre le Gouvernement. Ces précisions doivent notamment porter sur le recrutement, l'encadrement et le statut des conseillers agricoles, les rôles respectifs de l'Etat et des organismes professionnels, enfin la politique à long terme qu'on entend suivre en vue de développer les actions de vulgarisation.

La qualité du recrutement des conseillers agricoles implique une formation préalable. Il est pour cela indispensable que soit établi un programme sur plusieurs années de telle sorte que les établissements d'enseignement agricole et leurs élèves soient en mesure de connaître les débouchés qu'ouvre la vulgarisation et prennent leurs dispositions en conséquence. La qualité de ces agents qui doit être indiscutable ne pourrait que souffrir de recrutement par à-coup et

du manque de prévision. Le Gouvernement devrait donc annoncer dès maintenant ce qu'il compte faire dans les prochaines années pour l'extension de la vulgarisation et concrétiser ses intentions par l'établissement d'une loi de programme.

Un autre aspect essentiel de ce problème est celui de la délimitation des tâches entre services agricoles et organismes professionnels en matière de vulgarisation ; la situation actuelle paraît à cet égard assez confuse.

Le deuxième plan de modernisation et d'équipement définit une doctrine et un programme cohérents qui répondent à la double nécessité de lier les actions de vulgarisation et d'enseignement et d'associer les organisations professionnelles à la diffusion du progrès technique. Il préconise la création d'un « foyer de progrès » animé par les services agricoles dans chacune des 580 régions agricoles du territoire métropolitain. Chaque foyer devra comprendre une école saisonnière d'agriculture, une école ménagère et un centre de démonstration. La diffusion des techniques nouvelles éprouvées dans les foyers de progrès devrait être réalisée par les « zones témoins » animées par les groupements professionnels de productivité et les coopératives agricoles.

Ainsi se trouve défini le cadre dans lequel devraient collaborer les services administratifs et la profession.

La question qui se pose à nous, et sur laquelle nous aimerions obtenir des précisions, est celle de savoir dans quel cadre s'inscrivent les propositions qui nous sont soumises pour 1955.

Les 200 conseillers agricoles dont on envisage le recrutement seront-ils les agents des groupements professionnels ou au contraire des agents relevant des services agricoles et destinés à former le premier noyau des foyers de progrès ?

Le ministre de l'agriculture a donné à cet égard une première indication devant l'Assemblée nationale. Une partie des crédits correspondant à ces créations d'emploi est destinée à la rémunération des quelque 60 agents techniques des zones-témoins actuellement rémunérés par l'intermédiaire des chambres d'agriculture sur des crédits mis à leur disposition par le commissariat à la productivité. Ces crédits devant disparaître à partir du 1^{er} janvier, il importait d'en assurer le relais afin que puissent être confirmés dans leurs postes les agents techniques des groupements existants.

Il semble donc qu'à l'avenir le ministre de l'agriculture disposera des crédits destinés à la rémunération de ces agents techniques, le directeur des services agricoles contrôlera l'action de ces agents, le président du groupement de productivité les recrutera, et le président de la chambre d'agriculture les payera avec l'argent mis à sa disposition par le ministre de l'agriculture. Il y a là une confusion extrême à laquelle il faut mettre fin. Ne serait-il pas plus simple que ce soit le directeur des services agricoles qui rémunère directement ces agents. Une autre partie des crédits serait également consacrée à assurer la rémunération d'agents techniques dépendant directement des directions de services agricoles et actuellement rémunérés sur les crédits du commissariat à la productivité.

En ce qui concerne les quelque 100 conseillers agricoles restant finalement à recruter, les indications restent vagues et appellent des précisions. Le développement des zones-témoins, s'il est souhaitable, doit, en effet, aller de pair avec une extension des moyens d'action des services agricoles, sinon on risque de créer dans chaque département une opposition et une inégalité de traitement entre ces zones-témoins et les autres communes ou régions qui ne pourraient être appelées à bénéficier des conseils techniques et de l'aide financière.

Par ailleurs, le corps des ingénieurs des services agricoles n'étant que très faiblement renforcé, la question se posera de l'encadrement de ces conseillers agricoles.

En conclusion, nous attendons du Gouvernement qu'il nous précise sa doctrine en matière de vulgarisation agricole, qu'il définisse un programme à long terme d'extension des services de vulgarisation, qu'il assure un équilibre harmonieux et une coordination efficace des services de l'Etat et des groupements professionnels chargés de la diffusion du progrès technique, enfin qu'il fasse porter cet effort en priorité vers les exploitations familiales et les régions les moins avancées.

II. — Le remembrement.

Les réalisations actuelles en matière de remembrement demeurent insuffisantes. Les surfaces remembrées en 1953 couvrent seulement 288.000 hectares contre 312.800 hectares en 1952. Au 31 décembre 1953, les opérations de remembrement effectivement terminées intéressaient 1.390.000 hectares. Or, le deuxième plan de modernisation et d'équipement a prévu que les travaux de remembrement devraient s'effectuer à une cadence de 1 million d'hectares par an à partir de 1957. Des moyens importants doivent par conséquent être mis à la disposition du ministre de l'agriculture pour atteindre cet objectif.

Les crédits d'équipement ouverts au titre du chapitre 61-70 constituent déjà une amélioration considérable par rapport à la situation des années antérieures (programmes : 4.800 millions ; paiements : 265 millions). Il y a lieu de noter que ces chiffres couvrent non seulement les travaux de remembrement mais aussi l'exécution de travaux connexes qui assureront la pleine vigueur des opérations de remembrement.

Par ailleurs, des crédits nouveaux ont été ouverts au titre des chapitres 31-71 et 32-72 en vue d'assurer le recrutement du personnel technique et administratif nécessaire à l'accélération des travaux

de remembrement. Mais, ces derniers crédits sont insuffisants: ils permettaient seulement d'organiser trois groupes techniques de remembrement alors que neuf ont été jugés nécessaires par le ministère de l'Agriculture.

A cet accroissement des moyens consacrés au remembrement vient de s'ajouter un décret du 20 décembre 1954 qui modifie sur certains points la loi du 9 mars 1941 en vue de faciliter par des simplifications administratives et techniques l'exécution des opérations qu'elle prévoit. Ce décret comporte aussi des dispositions en vue d'encourager les échanges amiables, notamment par des exonérations fiscales.

III. — Améliorations des conditions de vie des ruraux.

A. — Programme d'adductions d'eau.

Compte tenu de la lettre rectificative majorant les crédits de ce chapitre, le programme de travaux d'adduction d'eau rurale de 1955 peut être estimé à environ 20 milliards.

Programme conditionnel.

L'article 2 de la loi de finances du 7 février 1953 complétant l'article 8 de la loi du 31 décembre 1953 prévoyait qu'en plus de ce programme dit « inconditionnel » les communes rurales pourraient être autorisées à faire inscrire des projets d'adduction d'eau à un programme « conditionnel ». Les collectivités locales devaient se procurer la totalité des ressources et recevaient la promesse d'une subvention de l'Etat dont le taux et les modalités de versement restent à préciser.

Le total des projets provisoirement agréés dans ces conditions par le ministre de l'Agriculture en 1954 atteint environ 13 milliards, l'agrément définitif ayant été donné pour un montant de 3 milliards.

Fonds national d'adduction d'eau.

Par ailleurs, un décret du 1^{er} octobre 1954 a institué un fonds national pour le développement des adductions d'eau dans les communes rurales, alimenté par une redevance sur les consommations d'eau distribuée dans toutes les communes bénéficiant d'une distribution publique d'eau potable.

Les modalités d'assiette et de recouvrement des redevances viennent d'être précisées par un décret du 14 décembre. Les tarifs peuvent varier de 0,25 F à 2 francs par mètre cube en fonction de la consommation annuelle par abonné.

Le ministre de l'Agriculture a précisé à ce sujet à l'Assemblée nationale que le rôle de ce fonds consistera en premier lieu à couvrir les autorisations de travaux qu'il a données au titre de l'article 2 de la loi de finances du 7 février 1953, autrement dit c'est sur les ressources de ce fonds que sera subventionné en 1955 le programme conditionnel.

Contrairement à l'interprétation donnée par le ministre de l'Agriculture des textes susvisés, votre commission de l'Agriculture estime que les ressources du fonds national récemment créé doivent servir non seulement à l'octroi de subventions en annuités pour le programme conditionnel mais encore à un véritable allègement des dépenses restant à la charge des communes et à une certaine normalisation du prix de vente de l'eau.

B. — Habitat rural.

En matière d'habitat rural, le budget 1955 marque un très net effort en faveur de l'amélioration de l'habitat des campagnes. En effet, les subventions sont plus que doublées par rapport au budget de l'an passé: 3.500 millions de programme et 2.764 de paiement sont inscrits au chapitre 61-72 contre, respectivement, 1.500 et 1.200 millions en 1954. Les 8 milliards d'autorisations de prêts prévus à l'article 4 visent à la fois l'habitat et les migrations rurales; toutefois, en raison des difficultés rencontrées, il faut penser que ces dernières ne nécessiteront, en 1955, qu'un crédit ne dépassant pas 500 millions; 7.500 millions seront donc consacrés à l'habitat contre 5.800 en 1955. Nous devons nous féliciter de ces augmentations tout en regrettant que la législation générale sur l'aide à la construction et les H. L. M. n'ait pas fait l'objet d'une adaptation destinée à tenir compte de la situation particulière des campagnes.

IV. — Les aménagements régionaux.

Le deuxième plan de modernisation et d'équipement a prévu un certain nombre d'actions régionales mettant en œuvre des moyens techniques coordonnés. Ces actions ont toutes pour but de modifier les conditions naturelles d'une région en vue d'en permettre l'orientation vers une économie conforme à l'intérêt général par sa mise en valeur rationnelle. Elles auront ainsi une incidence sociale importante, notamment parce qu'elles permettront de consolider, dans certaines régions, l'exploitation familiale. Elles contribueront enfin à réduire l'écart technique et social qui sépare les régions évoluées des régions pauvres en éliminant les facteurs qui sont à l'origine de la récession de ces dernières. Ainsi disparaîtra en même temps une des causes profondes du manque de productivité de l'ensemble de notre agriculture, comme l'ont clairement montré les travaux des commissions chargées d'élaborer le deuxième plan agricole.

La plupart des actions régionales prévues consistent dans des aménagements devant modifier les conditions naturelles d'une région

au moyen de grands travaux d'irrigation et d'assainissement. Ce sont les suivants:

L'irrigation et la mise en valeur de la région du Bas-Rhône et du Languedoc qui a pour objet de permettre la diversification des productions agricoles des départements du Gard et de l'Hérault par l'amenée de l'eau sur une superficie voisine de 100.000 hectares;

L'irrigation des coteaux de Gascogne qui permettra l'accroissement des rendements dans la grande région de production de maïs située entre le plateau de Lannemezan et la Garonne;

L'irrigation et la mise en valeur du bassin de la Durance et du Verdon qui constitue le prolongement agricole indispensable du barrage de Serre-Ponçon et de l'aménagement hydro-électrique de la Durance;

L'amélioration des régions marécageuses de l'Ouest qui sera réalisée par l'assainissement et l'aménagement des cours d'eau des départements de la Charente-Maritime, de la Charente, des Deux-Sèvres, de la Vendée et de la Loire-Inférieure;

La poursuite de la mise en valeur des Landes de Gascogne, par la recherche, au moyen de travaux d'assainissement, de défrichement et d'équipement rural divers, de l'équilibre économique entre l'agriculture et la forêt.

D'autres actions régionales mettent en œuvre des moyens moins puissants mais n'en présentent pas moins un intérêt considérable. Il s'agit, par exemple, de la valorisation des plateaux calcaires de l'Est (remembrement et développement des meilleures techniques culturales), et de la Sologne qui entre maintenant dans une phase de réalisation.

Les crédits inscrits au budget de l'exercice 1955 aux chapitres 61-60 et 60-12 (programmes: 9 milliards; paiements: 1 milliard) doivent permettre:

a) D'une part, d'engager les premiers travaux au titre des projets qui sont maintenant techniquement prêts:

Irrigation de la région du Bas-Rhône-Languedoc;

Irrigation du bassin de la Durance (participation du ministère de l'Agriculture à la constitution du barrage de Serre-Ponçon);

b) D'autre part, d'effectuer les études préalables à l'engagement des autres opérations.

V. — L'organisation des marchés agricoles.

Les progrès importants de la production agricole en 1954 et les déséquilibres qui se sont manifestés entre production et débouchés ont montré la nécessité et l'urgence d'une politique d'adaptation de la production aux débouchés et d'une organisation d'ensemble de nos marchés agricoles. Les décrets du 30 septembre 1953 avaient jeté les bases de cette organisation: comités nationaux consultatifs interprofessionnels, organismes d'intervention, fonds de garantie mutuelle.

Voici plus d'un an que sont intervenus ces textes. Depuis lors, certains des mécanismes prévus ont été effectivement mis en œuvre sous la pression des événements: tel le fonds d'assainissement du marché de la viande et tel, plus récemment, le fonds d'assainissement du marché du lait et des produits laitiers pour lesquels, nous l'avons vu, des crédits sont inscrits dans le présent budget.

Mais le pivot du dispositif d'organisation des marchés: le fonds de garantie mutuelle, n'a pas été mis en place. Tel qu'il était initialement conçu et doté, il se serait de toute manière révélé inefficace.

Un temps considérable a donc été perdu. Cependant, les événements et l'évolution récente des marchés agricoles ont rendu plus évidentes la nécessité et l'utilité d'un fonds commun autonome, organisme de financement unique qui permette d'éviter le cloisonnement des différents marchés.

A ce fonds doit notamment incomber le financement du stockage des excédents et de l'aide à l'exportation qui constituent dans les circonstances actuelles les deux éléments fondamentaux d'une politique d'organisation des marchés agricoles et doivent échapper aux aléas financiers qui interdisent de contraindre une politique à long terme.

Ses ressources devront être assurées par une contribution de l'Etat et par une contribution des agriculteurs qui peut être comparée à une prime d'assurance contre la mévente.

Pouvoirs publics et organisations professionnelles paraissent désormais d'accord sur les modalités pratiques d'organisation et de financement de ce fonds. Il nous semble extrêmement souhaitable qu'il soit effectivement mis en place sans plus tarder.

VI. — Nécessité d'une loi de programme.

La règle de l'annualité budgétaire à laquelle sont soumis les crédits d'investissements présente, en matière d'équipement rural et agricole, de graves inconvénients.

Les actions poursuivies seront d'autant plus efficaces que leur continuité sera assurée. Cette continuité implique une permanence des crédits correspondant à l'exécution des tâches de longue haleine (vulgarisation, équipement collectif, aménagements structurels).

Une loi de programme portant sur plusieurs années peut seule assurer cette continuité. L'engagement en une seule fois de la totalité des travaux d'équipement collectif évite les solutions de continuité dans l'activité des chantiers, écarte les difficultés financières qui résultent pour les collectivités locales de l'obligation d'amortir des capitaux investis dans des tranches de travaux non encore

exploitables, permet d'obtenir un abaissement substantiel du coût des travaux.

La commission de l'agriculture tient donc à souligner l'intérêt qu'elle attache à l'établissement prochain d'une loi de programme pour l'équipement et la modernisation de l'agriculture, qui pourrait utilement être discutée en même temps que le projet de loi approuvant le second plan de modernisation et d'équipement.

Conclusions.

L'examen de ce budget, s'il permet de conclure à une certaine amélioration des moyens consacrés à la modernisation de l'agriculture et s'il amorce une orientation nouvelle de notre politique agricole, ne doit toutefois pas dissimuler les graves difficultés que connaissent les agriculteurs.

La situation de l'agriculture se caractérise par une progression notable de la production au cours des deux dernières campagnes. Mais cette augmentation de la production, accompagnée d'une baisse des prix, ne s'est pas traduite par une amélioration du revenu des agriculteurs. En 1938, le revenu agricole représentait 20 p. 100 du revenu national. En 1953, alors que la production agricole se situait à un niveau supérieur de 18 p. 100 à celui de 1938, le revenu agricole ne représentait que moins de 15 p. 100 du revenu national cependant que la population active dans l'agriculture représente plus de 30 p. 100 de l'ensemble de la population active.

Mais entre temps la production industrielle avait progressé de 40 p. 100 et la disparité s'était accentuée entre les prix industriels et les prix agricoles.

Certes, ces chiffres ne doivent être considérés que comme des ordres de grandeur mais l'écart qu'ils traduisent est considérable. La question que nous posons est celle de savoir si le Gouvernement considère cet écart comme normal, ou si, au contraire, estimant la part du revenu agricole trop faible il entend poursuivre une politique visant à accroître la part du revenu des agriculteurs dans le revenu national. Si oui, par quelles voies compte-t-il atteindre cet objectif ?

Plusieurs moyens peuvent en effet être envisagés. Le premier consisterait à réduire délibérément la population active agricole en accélérant l'exode rural. Mais la capacité d'accueil d'une main-d'œuvre supplémentaire par l'industrie permet-elle d'envisager sérieusement une telle hypothèse socialement peu souhaitable ? Cela semble peu probable. Un autre moyen consisterait à poursuivre à la fois le développement de la production et l'amélioration de la productivité qui permette d'élever le revenu d'une population agricole active à peu près constante. Mais l'élargissement des débouchés suivra-t-il alors l'essor de la production et permettra-t-il d'éviter un déséquilibre qui se traduirait fatalement par un effondrement des prix ?

Ces questions commandent impérieusement l'avenir de l'agriculture et singulièrement l'avenir de la petite exploitation du type familial que l'évolution actuelle menace dangereusement. Il faut, en effet, que l'on sache que sur les quelque 2.500.000 exploitations agricoles que compte notre pays, 1.100.000 ont un revenu cadastral inférieur à 300 F et sont considérées dans des textes législatifs comme exploitées par des agriculteurs économiquement faibles. Parmi ces exploitations, celles qui ne disposent pas d'une superficie suffisante pour garantir le revenu nécessaire aux familles qui les cultivent sont menacées de disparition. La solution ne consiste-t-elle pas à procurer à ces familles, dans le cadre de la mise en valeur des économies régionales des activités extra ou para-agricoles qui leur apporteraient le complément de revenu nécessaire. La création récente de nombreux comités d'action montre que, sur le plan régional, on a pris conscience de l'importance de ce problème.

De son côté, le Gouvernement paraît s'engager dans la voie de la décentralisation industrielle et des aménagements régionaux. Nous lui demandons de préciser les lignes directrices de son action et de ne pas perdre de vue que le problème fondamental qui se pose à l'agriculture est bien celui de l'avenir des exploitations familiales.

C'est sous le bénéfice de ces diverses observations auxquelles elle attache beaucoup de prix, que votre commission de l'agriculture vous recommande de donner un avis favorable au projet de loi qui vous est soumis.

ANNEXE N° 756

(Session de 1954. — Séance du 21 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission de la marine et des pêches sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du **ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955** (III. — **Marine marchande**), par M. DENVERS, sénateur (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 25 décembre 1954. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 21 décembre 1954, page 2129, 2^e colonne).

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9502, 9521, 9551, 9572, 9541, 9587 et in-S° 1673; Conseil de la République, nos 7-9 et 720 (année 1954).

ANNEXE N° 757

(Session de 1954. — Séance du 28 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale tendant à autoriser le Président de la République à ratifier: 1° le **protocole sur la cessation du régime d'occupation dans la République fédérale d'Allemagne** signé à Paris le 23 octobre 1954 et ses cinq annexes, protocole mettant en vigueur, compte tenu de certains amendements, la convention sur les relations entre les trois puissances et la République fédérale, les conventions rattachées et les lettres annexes signées à Bonn le 26 mai 1952; 2° la **convention relative à la présence des troupes étrangères sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne** signée à Paris le 23 octobre 1954, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des affaires étrangères.)

Paris, le 21 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 23 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier: 1° le protocole sur la cessation du régime d'occupation dans la République fédérale d'Allemagne signé à Paris le 23 octobre 1954 et ses cinq annexes, protocole mettant en vigueur, compte tenu de certains amendements, la convention sur les relations entre les trois puissances et la République fédérale, les conventions rattachées et les lettres annexes signées à Bonn le 26 mai 1952; 2° la convention relative à la présence des troupes étrangères sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne signée à Paris le 23 octobre 1954.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de bien vouloir saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agrégez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Le Président de la République est autorisé à ratifier le protocole sur la cessation du régime d'occupation dans la République fédérale d'Allemagne signé à Paris le 23 octobre 1954 et ses cinq annexes, protocole mettant en vigueur, compte tenu de certains amendements, la convention sur les relations entre les trois puissances et la République fédérale, les conventions rattachées et les lettres annexes signées à Bonn le 26 mai 1952.

Art. 2. — Le Président de la République est autorisé à ratifier la convention relative à la présence de troupes étrangères sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, signée à Paris le 23 octobre 1954.

Art. 3. — Un exemplaire du protocole et de la convention visés ci-dessus demeurera annexé à la présente loi.

Art. 4 (nouveau). — Le dépôt des instruments de ratification sur le protocole et sur la convention visés par les articles précédents devra avoir lieu conjointement pour l'ensemble des accords signés à Paris le 23 octobre 1954 et qui constituent un tout.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 23 décembre 1954.

Le président,
Signé: ANRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 758

(Session de 1954. — Séance du 28 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord sur la **Sarre**, conclu le 23 octobre 1954 entre la **République française** et la **République fédérale d'Allemagne**, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (2). — (Renvoyé à la commission des affaires étrangères.)

Paris, le 21 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 23 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à autoriser le Président de la République

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9432, 9704 et in-S° 1706.

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9558, 9680, 9714, 9765, 9772 et in-S° 1707.

blique à ratifier l'accord sur la Sarre conclu le 23 octobre 1954 entre la République française et la République fédérale d'Allemagne.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROUQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Article unique. — Le Président de la République est autorisé à ratifier l'accord sur la Sarre conclu le 23 octobre 1954, entre la République française et la République fédérale d'Allemagne et dont le texte est annexé à la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 23 décembre 1954.

Le président,
Signé: ANDRÉ LE TROUQUER.

ANNEXE N° 759

(Session de 1954. — Séance du 28 décembre 1954.)

PROPOSITION DE LOI adoptée par l'Assemblée nationale tendant à modifier l'article 2101 du code civil et l'article 549 du code de commerce, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.)

Paris, le 27 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 22 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté une proposition de loi tendant à modifier l'article 2101 du code civil et l'article 549 du code de commerce.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de cette proposition de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de cette proposition de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROUQUER.

L'Assemblée nationale a adopté la proposition de loi dont la teneur suit:

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — Le paragraphe 4^o de l'article 2101 du Code civil est modifié ainsi qu'il suit:

« 4^o Les salaires des gens de service, pour l'année échue et ce qui est dû de l'année courante, les sommes pour lesquelles un privilège est établi par l'article 549 du Code de commerce, les appointements de tous ceux qui louent leurs services, pour les six derniers mois, et les redevances dues aux auteurs, compositeurs et artistes à l'occasion de la cession, de l'exploitation ou de l'utilisation des œuvres littéraires et artistiques, pour les trois dernières années. »

Art. 2. — L'article 549 du Code de commerce est complété par le nouvel alinéa suivant:

« Le même privilège est accordé aux auteurs, compositeurs et artistes pour les redevances qui leur sont dues à l'occasion de la cession, de l'exploitation et de l'utilisation de leurs œuvres littéraires et artistiques et qui leur ont été définitivement acquises dans les trois dernières années précédant le jugement déclaratif, alors même que la cause de ces créances remonterait à une date antérieure. »

Délibéré en séance publique, à Paris, le 22 décembre 1954.

Le président,
Signé: ANDRÉ LE TROUQUER.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n^{os} 5668, 9561 et in-8^o 1704.

ANNEXE N° 760

(Session de 1954. — Séance du 28 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale tendant à modifier l'article 23 de la loi du 10 août 1871 en ce qui concerne la **seconde session ordinaire des Conseils généraux**, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyée à la commission de l'intérieur [administration générale, départementale et communale, Algérie].)

Paris, le 27 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 21 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à modifier l'article 23 de la loi du 10 août 1871 en ce qui concerne la seconde session ordinaire des conseils généraux.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, Monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROUQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Article unique. — Les troisième et cinquième alinéas de l'article 23 de la loi du 10 août 1871 sont modifiés comme suit:

(3^e alinéa). — « La deuxième session s'ouvre entre le 1^{er} septembre et le 30 octobre, au jour fixé par le conseil général dans sa première session. Elle a une durée maximum d'un mois et doit être close au plus tard le 15 novembre. »

(5^e alinéa). — « Si le conseil général ou la commission départementale n'ont pas pris de décision, l'ouverture de la première session aura lieu, de plein droit, l'avant-dernier lundi du mois d'avril; l'ouverture de la deuxième session aura lieu le premier lundi qui suit le 1^{er} septembre. »

Délibéré en séance publique, à Paris, le 21 décembre 1954.

Le président,
Signé: ANDRÉ LE TROUQUER.

ANNEXE N° 761

(Session de 1954. — Séance du 28 décembre 1954.)

PROPOSITION DE LOI adoptée par l'Assemblée nationale relative à la **responsabilité des départements** à la suite des accidents subis par les **membres du conseil général**, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (2). — (Renvoyée à la commission de l'intérieur [administration générale, départementale et communale, Algérie].)

Paris, le 27 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 21 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté une proposition de loi relative à la responsabilité des départements à la suite des accidents subis par les membres du conseil général.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de cette proposition de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de cette proposition de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROUQUER.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n^{os} 4434, 9575 et in-8^o 1703.

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n^{os} 3785, 9574 et in-8^o 1702.

L'Assemblée nationale a adopté la proposition de loi dont la teneur suit :

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — Le département est civilement responsable des accidents subis par le président du conseil général dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 2. — Les conseillers généraux bénéficient de la même garantie lorsqu'ils sont victimes d'accidents survenus soit à l'occasion des sessions du conseil général ou des réunions des commissions dont ils sont membres, soit au cours de l'exécution d'un mandat spécial.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 21 décembre 1954.

Le président,

Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 762

(Session de 1954. — Séance du 28 décembre 1954.)

PROPOSITION DE LOI tendant à modifier les dispositions de l'article 3 du décret n° 53-706 du 9 août 1953 modifiant la loi du 7 mars 1925 relative aux conditions de fonctionnement des sociétés à responsabilité limitée, présentée par M. Clavier, sénateur. — (Renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, I. — Le décret n° 53-706 du 9 août 1953, modifiant notamment l'article 6 de la loi du 7 mars 1925 a porté de 50.000 F à 1 million de francs le capital minimum des sociétés à responsabilité limitée et de 100 F à 5.000 F la valeur nominale minimum des parts sociales.

Aux termes de l'article 3 dudit décret dont les conditions d'application ont été fixées par le décret du 4 juin 1954, les sociétés dont le capital était, à la date du 10 août 1953, inférieur à 1 million de francs, doivent, dans un délai de trois ans qui a commencé à courir le 11 juin 1954 :

Soit procéder à leur dissolution ;

Soit se transformer en sociétés civiles, en sociétés en nom collectif, en sociétés en commandite simple ou par actions ou en sociétés anonymes ;

Soit porter leur capital à 1 million de francs, au moyen d'apports en numéraire ou en nature, ou bien, d'une capitalisation de bénéfices ou de réserves.

Si, dans le délai prévu, aucune décision n'a été prise, la société est frappée de nullité ; cette nullité produira alors les effets d'une dissolution.

II. — Les décisions dont il s'agit ne peuvent être prises que par la majorité des associés représentant les trois-quarts du capital social ou par l'unanimité des associés :

a) Lorsque les statuts l'ont prévu ;

b) Lorsque la responsabilité des associés se trouve augmentée (conversion en société en nom collectif par exemple).

Il s'ensuit qu'à la limite, une société peut être acculée à la dissolution ou frappée de nullité par le fait d'un seul associé propriétaire d'une seule et unique part sociale.

III. — La conversion des parts d'une valeur nominale de 100 F en parts de 5.000 F n'est pas toujours réalisable *de plano*. On peut se trouver en présence d'un associé propriétaire d'un nombre de parts de 100 F qui ne permet pas l'attribution d'une part ou d'un nombre entier de parts de 5.000 F. Cette associé devra soit acheter, soit céder des parts, c'est-à-dire s'exclure en tout ou en partie de la société ou augmenter sa mise. Or, les achats ou ventes nécessaires ne peuvent pas lui être imposés par la collectivité des associés ; la loi du 7 mai 1925 n'autorise pas l'exclusion d'un associé ni l'augmentation de ses engagements.

En conséquence, le regroupement des parts sociales, s'il donne lieu à des « rompus » ne pourra être effectué que du consentement des associés propriétaires de ces « rompus ». Par le fait d'un seul d'entre eux la société pourra être acculée à la dissolution ou frappée de nullité.

Quand on mesure l'étendue et la gravité des conséquences dommageables qui procèdent toujours d'une dissolution de société ou d'apôtre que rien n'ait été prévu pour parer au double risque que nous venons de signaler, notamment dans le cas où la société est en mesure de porter son capital au nouveau minimum légal au moyen d'une incorporation de réserves, c'est-à-dire sans augmenter, en fait, les engagements des associés.

La proposition de la loi a pour objet de permettre aux sociétés à responsabilité limitée dont les membres ne veulent pas ou ne peuvent pas se mettre d'accord sur un changement de la forme de la société, de se mettre en règle avec les nouvelles prescriptions légales et d'éviter ainsi le risque grave d'une dissolution.

Les dispositions proposées n'ont rien d'inédit : on les découvre, *mutatis mutandis*, dans l'article 5 de la loi du 16 novembre 1949, l'article 9 de la loi du 25 février 1953, l'article 6 du décret du 30 octobre 1948.

En conséquence, nous vous demandons d'adopter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — L'article 3 du décret n° 53-706 du 9 août 1953 est complété comme suit :

« Le ou les gérants ont qualité pour porter le capital social au nouveau minimum légal lorsqu'il peut être procédé à l'augmentation du capital social par incorporation des bénéfices, de provisions ou de réserves de toute nature, y compris les réserves de réévaluation.

« Dans ce cas, les opérations de regroupement prescrites par l'article 2 du décret n° 54-583 du 4 juin 1954 comporteront — par dérogation aux dispositions de la loi du 7 mars 1925 et nonobstant toute clause contraire des statuts — l'obligation pour les associés de procéder aux achats ou aux cessions de parts nécessaires pour réaliser le regroupement. »

ANNEXE N° 763

(Session de 1954. — Séance du 28 décembre 1954.)

AVIS présenté au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme), par M. Julien Brunhes, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, votre commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, saisie pour avis du projet de loi relatif au budget des dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, n'a pas cru devoir faire le métier de la commission des finances,

Notre commission a étudié essentiellement les aspects techniques du budget et les conséquences qu'auront les mesures proposées sur l'avenir de nos transports et de notre tourisme.

Les débats devant l'Assemblée nationale ont modifié sérieusement la structure des propositions budgétaires.

Si nos collègues, et spécialement les membres de la commission des finances, s'étonnaient de nous voir traiter des problèmes de fond dans la discussion budgétaire, nous tenons à leur dire que l'impossibilité d'interpeller le Gouvernement d'une part, et d'autre part le fait que jamais depuis sept ans un débat n'a eu lieu au Parlement sur les problèmes généraux des transports, obligent votre commission des moyens de communication à traiter ces problèmes ; c'est d'ailleurs ainsi que l'a compris l'Assemblée nationale ; des exposés très importants ont été faits par de nombreux députés et en particulier, par MM. Bonard, Sibué, André Morice, Anthoinoz, Bichet.

Nous pensons que le Parlement a le strict devoir, au moment du vote du budget, de faire connaître au Gouvernement les moyens qu'il propose pour la meilleure utilisation des crédits qu'il vote et ce problème technique est rigoureusement de la compétence de la commission dont je vous présente l'avis.

Les principales questions posées par ce budget et que nous étudierons ici sont :

l'entretien et la construction des routes ;

La situation du personnel ;

Le déficit de la S. N. C. F. et la coordination des transports ;

Le canal du Nord et les investissements ;

La caisse de retraites des petits cheminots ;

Le déficit des transports de la région parisienne ;

Les efforts à accomplir pour le tourisme.

I. — L'entretien et la construction des routes.

Votre commission avait l'intention d'émettre un avis défavorable au budget et de demander à votre Assemblée de le repousser en raison du problème du fonds routier.

Or, l'Assemblée nationale a disjoint le chapitre relatif à ce fonds d'investissement et a transféré aux « Comptes spéciaux » les crédits relatifs à ce fonds. Ce fait nouveau aura comme conséquence que c'est avec le ministre des finances et ses services que le Parlement discutera des ressources du fonds routier.

Votre commission avait l'an dernier employé le mot d'escroquerie pour signaler au Gouvernement que les ressources du fonds routier prélevées sur les taxes sur les carburants étaient détournées par le Gouvernement de leur objet puisqu'une loi fixait à 18 p. 100 de ces taxes le prélèvement destiné à l'alimentation de ce fonds, 2 p. 100 s'ajoutant pour l'entretien des voies départementales et 2 p. 100 pour les voies vicinales.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 230, 979, 980, 979 et in-8° 197 ; Conseil de la République, nos 753 et 753 (année 1954).

Cette année, le Gouvernement a proposé de nouveau que ces 48 p. 100 soient réduits à 10.

Notre Assemblée aura à se saisir de la question quand les comptes spéciaux viendront en discussion; mais le ministre des travaux publics espère pouvoir affecter aux dépenses routières 4 milliards prélevés sur les 7 milliards que doit apporter au Trésor la surtaxe de 5 F par litre de gas oil récemment décidée.

Nous dirons simplement que même avec ces surtaxes, il faut revenir à l'application de la loi qui prévoit l'affectation de 48 p. 100 des taxes sur les carburants à l'alimentation du fonds d'investissement routier.

Tous les automobilistes constatent l'urgence des grands travaux de déviation et d'élargissement de nos routes sur lesquelles la multiplication du trafic rend la circulation fort difficile.

II. — La situation du personnel.

La situation du personnel dépendant du ministère des travaux publics et des transports a été évoquée longuement à l'Assemblée nationale.

Deux questions se posent, d'origine différente: d'une part, les problèmes d'indemnités, et, d'autre part, les problèmes de classement du personnel.

Pour les indemnités, le personnel des travaux publics avait demandé depuis plusieurs années et les divers ministères lui avaient formellement promis des modifications sérieuses. L'indemnité journalière, grâce au budget qui vous est soumis, passerait de 460 à 320 F; le ministère estime avoir ainsi donné satisfaction à la première revendication du personnel: des précisions seront demandées par nos collègues. Quant au changement d'indices, c'est un problème important qui touche au statut de la fonction publique. C'est pourquoi le ministre des travaux publics a soumis à une commission spécialisée le soin de proposer les modifications d'indice nécessaires. Cette commission devra remettre incessamment ses conclusions. Cette question semble donc réservée dans le budget actuel et diverses interventions auront sans doute lieu à ce sujet devant notre Assemblée.

III. — La S. N. C. F.

La S. N. C. F. pèse d'un poids très lourd dans le budget des transports: 164 milliards dans les chapitres de l'état A, pour un total de 229 milliards comprenant tous les modes de transport et les moyens des services et 48 milliards pour les investissements (état D) et 10 milliards de crédit de paiement pour les réparations de dommages de guerre (état B, titre VII) (le total des états B, C et D, crédit de paiement est de 26+5+48).

Loin de nous est la pensée que tout cela soit un déficit et que la S. N. C. F. en soit responsable, il faut en effet soustraire d'abord les 25 milliards du chapitre 46-41 qui sont une indemnité compensatrice des pertes de recettes voyageurs imposées par les pouvoirs publics (souvent à la demande du Parlement): à notre avis ces dépenses ne devraient pas figurer dans le budget des transports mais dans ceux des ministères responsables de ces pertes de recettes (famille, défense nationale, travail, sports, anciens combattants). D'autre part, les retraites du personnel S. N. C. F. forment pour l'année en cours le total effarant de 76,8 milliards: il ne s'agit plus là de ruser avec les chiffres: en nationalisant les compagnies de chemin de fer, l'Etat a fait une affaire désastreuse puisqu'il a accepté d'abord de prendre à sa charge tous les engagements très lourds que ces compagnies avaient pris avec leur personnel, afin de déboucher dans les campagnes et dans les villes le personnel dont il estimait avoir besoin, mais en plus l'Etat a ajouté des garanties, peut-être utiles, mais qui coûtent fort cher: et là en élevant le débat, nous constatons que notre pays s'est tourné résolument vers le passé et vers l'irresponsabilité et la garantie de l'inertie.

Ce n'est pas aux cheminots que nous faisons ces critiques; il est parfaitement normal et logique qu'ils essayent d'obtenir des pouvoirs publics, depuis la nationalisation, autant qu'ils ont obtenu auparavant des compagnies privées, d'autant plus que nous pouvons constater que les plus grands abus de la création de la Société nationale des chemins de fer français ont été à l'échelon supérieur où tous les états-majors des six réseaux ont été maintenus et même développés alors qu'un des buts théoriques de la nationalisation était la simplification et donc la concentration des services techniques et d'exploitation.

Il est frappant, alors qu'aucun pays du monde ne construit plus de voies ferrées et que l'organisation internationale du travail étudie le reclassement du personnel cheminot, que la France, tournant le dos à une politique jeune et progressiste malgré les engagements officiels et largement radiodiffusés, continue à brimer les autres moyens de transport au profit d'une technique dépassée, tout au moins quand il s'agit de trafics autres que les distances supérieures à 800 kilomètres et les trafics massifs de banlieue des grands centres. Quand en 1921 je montais à 4.550 mètres d'altitude en chemin de fer pour, des rives péruviennes du Pacifique, atteindre le grand plateau où s'était épanouie la civilisation des Incas, je ne soupçonnais pas encore que trente ans plus tard, c'est par avion que l'on atteindrait facilement la Paz et Cuzco et que le chemin de fer si ruineux dans un décor montagneux gigantesque deviendrait inutile ou tout au moins secondaire. C'est là que le manque de réalisme de notre politique des transports, durement marqué dans le budget qui nous est soumis, nous frappe tous: le rail demande des investissements fort importants, sans aucun rapport, au milieu du

vingtième siècle, avec les services qu'il peut rendre, c'est une réalité technique qui ne peut être contredite: nous ne sommes plus à l'époque où le chemin de fer sacraçait par exemple les environs d'Arlès et coupait en deux les Alyscamps, alors qu'actuellement bien peu de trains s'arrêtent dans cette admirable cité; nous sommes à l'époque des moteurs légers qui, par l'automobile et l'avion, peuvent transporter les mêmes charges que le train avec un poids mort et donc une puissance utile infiniment plus faibles. Alors notre commission voudrait que le ministère des transports se dégageât enfin de la mentalité ferroviaire et devint le véritable organisateur des transports, où le rail aura sa place, mais uniquement sa place et non plus les trois quarts des crédits et de l'influence: ceci nous amène à étudier la coordination des transports terrestres: nous ne citerons que pour mémoire la coordination des transports aériens qui a été étudiée, au nom de notre commission, par notre collègue René Dubois à l'occasion de la discussion du budget de l'aviation civile et commerciale.

IV. — La coordination des transports.

Il faut chercher à réduire le déficit des chemins de fer, tel a été le premier motif du premier décret de coordination fer-route pris en avril 1934 par M. Flandin, ministre des transports publics à l'époque; pour cela les pouvoirs publics ont décidé un contingentement des transports routiers qui ont été stabilisés, par la délivrance de cartes pour les véhicules et de titres de circulation suivant les activités et les zones où elles s'exercent; or, malgré ces mesures très brutales contre une industrie considérée légalement comme libre, et depuis vingt ans, le déficit ferroviaire n'a pas diminué et M. le président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français précisait devant les commissions réunies des finances et des transports que le rail avait cette année une différence entre ses recettes tarifaires et ses dépenses qui se chiffrait par 400 milliards pour le trafic voyageurs (212 de dépenses et 112 de recettes) et 81 milliards pour le transport de marchandises (358 de dépenses contre 277 de recettes). Or la Société nationale des chemins de fer français estime justement que, si la totalité du trafic effectué par les transporteurs publics lui revenait, cela lui donnerait environ 15 milliards de recettes supplémentaires: on ne peut mieux démontrer que toute coordination ne touchant que les transports publics n'est qu'un palliatif insignifiant dans le déficit réel; le transport public est un bon débiteur facile pour les élucubrations de quelques faux savants journalistes, mais le problème n'est pas là et son vrai plan est le suivant:

a) D'abord le transport de voyageurs passe de plus en plus à la voiture de tourisme légère, bon marché et consommant peu; on peut être étonné que la Société nationale des chemins de fer français ne se plaigne pas de la régie Renault, dont la 4 CV est un élément de progrès (et dont nous souhaitons la diffusion très large), et ne fasse interdire son usage à plus de 50 kilomètres; il est vrai qu'on risque de trouver en conflit les syndicats de cheminots avec ceux des ouvriers des industries de l'automobile; il est plus économique de circuler à trois ou quatre personnes dans une 4 CV qu'en chemin de fer et cela le rail n'y peut rien: il a tué les diligences au nom du progrès et aujourd'hui l'auto à bon marché lui enlève la plus grande partie de son trafic voyageur;

b) Le transport privé de marchandises (c'est-à-dire le transport par un industriel ou un commerçant des marchandises qui lui appartiennent ou font l'objet de son industrie ou de son commerce) correspondant à un besoin réel et utilise actuellement environ 800.000 véhicules (contre 70.000 véhicules de transport public).

Or il faut reconnaître que, très largement favorisé par rapport au transport public par diverses mesures fiscales (investissements, pas de taxes sur le chiffre d'affaires, etc.) et non soumis aux décisions brutalement restrictives du transport public, le transport privé s'est énormément développé, comme dans tous les pays du monde; mais nous n'admettons pas l'idée courante qui s'exprime par la phrase « il a pris un trafic qui appartenait au rail », le trafic n'appartient ni au rail, ni à la route, il appartient au client qui le confie, suivant ses besoins et les qualités variables des techniques, au moyen de transport qui lui convient le mieux et pour de nombreuses raisons, parmi lesquelles le prix du transport n'est pas toujours déterminant, mais aussi bien la rapidité, le porte à porte, la sécurité, la possibilité de se passer d'emballages et les rapports humains directs entre le transporteur et le client. C'est pourquoi il est certain qu'aucune mesure de coordination ne peut par elle-même empêcher ce que le président de la S. N. C. F. appelle la « dégradation du trafic du rail ». Il ne reste que deux solutions: soit le monopole des transports qui consisterait à obliger tout client à passer par le transporteur imposé par l'Etat (ce qui est pratiqué actuellement en U. R. S. S. comme avant la guerre dans la technique nazie de la Reichbahn, seul affréteur), soit admettre que chacun conservant la possibilité de choisir librement son transporteur, le réseau ferré devra s'adapter et se moderniser pour réduire son train de vie et ne maintenir que les lignes où il peut valablement concurrencer les autres moyens de transport; c'est cette dernière solution qui a été choisie, mais encore faudrait-il que les mesures prises soient complétées par d'autres, en fonction des considérations que nous venons d'exposer.

Les décrets du 12 novembre 1953 permettent d'une part de donner une indemnité très substantielle aux agents de la S. N. C. F. qui voudraient quitter leur société, et d'autre part de confier à la S. N. C. F. elle-même les trafics routiers de remplacement de lignes supprimées ou de correspondance avec les gares maintenues: ce dernier décret a produit une émotion considérable chez les transporteurs routiers d'autant plus que l'avis du conseil supérieur des

transports avait été formel : la S. N. C. F. ne devrait pouvoir s'installer sur route qu'en cas de carence totale de transports routiers capables d'accomplir ces services; notre commission demande au ministre responsable de définir devant notre Assemblée, comme il l'a fait devant l'Assemblée nationale, la position des pouvoirs publics à ce sujet, car notre Assemblée n'est certainement pas d'accord pour laisser préparer, par des voies détournées, un monopole réel du transport et de l'affrètement entre les mains de la S. N. C. F. Mais nous croyons que même la suppression d'un certain nombre de lignes déficitaires ne permettra de réduire que très partiellement le déficit; il faut carrément cesser la politique somptuaire, celle des ateliers inutiles, celles des gares reconstruites sans motif, celle des états-majors pléthoriques; autrement dit il faut que la S. N. C. F. se prépare à une décentralisation sans laquelle le prochain budget nous demandera le vote de quelques milliards supplémentaires; lorsque la voie ferrée ne desservira plus que la moitié du réseau actuel, avec le personnel strictement nécessaire, ses frais généraux auront dû, nous l'espérons, diminuer dans les mêmes proportions. Quant aux tarifs des transports, nous pensons que la proposition du conseil supérieur des transports, faite à l'unanimité (comprenant donc le rail, la route et les usagers) est parfaitement valable: pour éviter tant au rail qu'à la route, pendant la période de reconversion du rail, une concurrence inutile, déterminer les prix de revient pour chacun des modes de transport et contrôler l'application des prix qui devront être à l'intérieur d'une fourchette; un maximum sera fixé pour protéger les usagers contre un accord des concurrents qui ferait monter les prix, et un minimum sera également fixé afin de ne pas obliger le chemin de fer, dont le déficit pèse sur tous les contribuables, à abaisser ses prix sous prétexte de la concurrence des autres modes de transport; il s'agit donc en réalité, par des prix contrôlés, de permettre à l'usager d'utiliser le mode de transport qui lui convient le mieux sans « détériorer le trafic »!

L'avenir d'une saine coordination se résume donc dans les dispositions suivantes:

Contraction du rail accompagnée de la modernisation des réseaux maintenus;

Respect par chaque mode de transport de tarifs déterminés par ses propres prix de revient et contrôle strict par les pouvoirs publics;

Egalisation des charges fiscales entre le transport public et le transport privé, c'est-à-dire diminution ou exonération des très lourds impôts du transport public, mesure qui serait compatible avec le respect des tarifs et leur contrôle effectif.

Nous ne devons pas oublier de signaler l'excellente formule des transports mixtes rail-route par remorques spécialisées qui prend un essor considérable grâce à une excellente organisation et qui permet de porter à porte et la très grande rapidité de livraison tout en utilisant la traction ferroviaire; c'est un exemple de coordination technique.

V. — Le canal du Nord.

La navigation intérieure est tellement actuelle que cette assemblée doit connaître les faits suivants:

A la date du 15 décembre 1954, et à compter du 1^{er} décembre, le royaume de Belgique a conclu un emprunt de 50 millions de dollars, dont 30 millions de dollars à un syndicat de garantie de banques américaines et 20 millions accordés par la banque mondiale; but de cet emprunt: financer la modernisation des canaux belges, 5 projets (canal circulaire de Gand, canal de Baudour à Blaton dans le Hainaut, canal Charleroi-Seneffe, barrage et écluse de Nouville, achèvement de l'écluse Baudouin à Anvers); on peut donc dire que la navigation intérieure est plus que jamais actuelle en Europe, et seule la France reste violemment en retard.

Le Conseil de la République a voté à l'unanimité cet été une proposition de résolution de notre collègue Walker demandant au Gouvernement l'achèvement du canal du Nord; nous ne reprendrons pas aujourd'hui les raisonnements et les renseignements parfaitement valables qui sont contenus dans la proposition Walker. A la suite de l'adoption de cette proposition et de l'unanimité des deux assemblées du Parlement à ce sujet, la commission compétente du plan a été saisie. Le président du conseil a annoncé le 6 novembre à Lille qu'une décision serait bientôt prise; mais malgré le grand nombre d'études de commissions, tout se passe comme si on ne voulait prendre aucune décision; notre assemblée sait parfaitement comment on enterre les dossiers sous d'innombrables séances quand on veut ne pas aboutir; cela est d'autant plus curieux que les investissements de ce canal ont été exécutés à près de 60 p. 100 et que le coût total de l'achèvement est estimé à 15 milliards par les techniciens officiels compétents; l'achèvement du canal Arleux-Noyon est demandé vigoureusement par les chambres de commerce du Nord de la France et par les Houillères; il correspond à une nécessité vitale, permettant en particulier d'éviter que les charbons belges arrivent moins cher et plus vite à Paris que les charbons de nos Houillères du Nord et du Pas-de-Calais, et il ne nuit à aucun autre moyen de transport.

En effet, on ne peut que sourire devant les protestations de Saint-Quentin, dont le canal ne peut en aucun cas écouler le trafic et dont le tracé totalement sinueux et comportant 43 écluses ne peut être comparé à la ligne droite, n'ayant que 19 écluses, du canal Arleux-Noyon. De plus, si le moindre incident, actuellement prévisible, se produit sur le vieux canal de Saint-Quentin, la totalité du charbon devra passer par le rail, qui ne peut ni écouler ce trafic, ni le réaliser dans d'aussi bonnes conditions que le canal à achever.

On peut dire également que l'achèvement du canal ne nuira nullement à la S. N. C. F.; l'expérience très catégorique de tous les pays

du monde prouve que le développement des moyens de transport entre deux très grandes agglomérations, grandes à la fois par leur population et par leur activité industrielle, facilite le développement de toutes les activités et que tous les modes de transport en profitent; il en sera ainsi entre le Nord et la région parisienne et il ne peut pas être question, pour achever le canal du Nord, d'interdire à la S. N. C. F. d'électrifier la ligne Paris-Lille. On peut simplement chercher une priorité en raison des investissements à réaliser: pour le canal, il est urgent de le terminer, car les investissements sont réalisés au moins par moitié et il ne faut pas attendre que tous les travaux faits soient détériorés; pour le rail, le moins que l'on puisse dire, c'est qu'avec le goût de la concurrence qui anime la S. N. C. F., elle a découvert l'urgence de l'électrification de Paris-Lille depuis que les tenants du canal du Nord ont répandu largement leurs idées; il faudra certainement électrifier cette ligne, mais n'oublions pas que cela coûtera fort cher, car les investissements considérables faits sur cette ligne et spécialement les dépôts de charbon, les ateliers pour locomotives à vapeur, la signalisation, etc., ne sont pas amortis puisque cette ligne a été complètement refaite depuis la libération et donne actuellement une totale satisfaction aux usagers; quant à l'utilisation ailière des locomotives ainsi libérées, c'est une mauvaise plaisanterie lorsque l'on connaît le nombre de locomotives inutilisées par la S. N. C. F. et qui le seront toujours en raison de la cadence, que nous approuvons pleinement, de l'électrification et de la dieselisation.

Donc notre avis est très net: il faut achever immédiatement le canal du Nord d'Arleux-Noyon, au gabarit actuel, et il est probable que l'électrification de la Société nationale des chemins de fer français sur Lille-Paris devra également se faire, mais en seconde urgence après le canal. Nous demandons à M. le ministre des travaux publics de comprendre les premiers crédits pour l'achèvement du canal, soit au chapitre 33-30 (opérations nouvelles, art. 2), soit au chapitre 35-31 (art. 2).

VI. — La caisse de retraites des petits cheminots.

Une question qui a soulevé beaucoup d'émotion est celle du régime de retraite des petits cheminots.

On sait, en effet, que la caisse autonome mutuelle des retraites (C. A. M. R.) se trouverait en faillite sans le secours de l'Etat tant en raison de la diminution des réseaux ferrés secondaires que de la compression de leur personnel due à la modernisation de l'équipement de ces réseaux.

Le régime spécial de la caisse ne peut donc plus s'équilibrer puisque le nombre de retraités est supérieur au nombre de cotisants en activité, et que les retraites sont trop élevées pour une cotisation de 18 p. 100.

Une loi de 1950 avait essayé de porter remède à cette situation, mais s'était révélée pratiquement inapplicable aussi bien de l'avis du conseil d'Etat que des intéressés eux-mêmes.

Pour porter remède à cette situation, le ministre des travaux publics a pris un décret le 11 septembre 1954 qui décidait d'une part l'augmentation très importante des cotisations, d'autre part l'arrêt à la date du 1^{er} octobre 1954 du versement des cotisations à cette caisse par le personnel nouvellement embauché qui sera soumis au régime général de la sécurité sociale assorti d'un régime complémentaire.

Pour le maintien jusqu'à extinction des droits des intéressés de la C. A. M. R. pour le personnel en service ou en retraite à la date du 1^{er} octobre, les cotisations représentent 36 p. 100 des salaires dans lesquels l'Etat intervient pour 8 p. 100, les collectivités publiques pour 8 p. 100, les employeurs pour 13 p. 100 et le personnel pour 7 p. 100.

C'est pourquoi, dans le budget qui vous est soumis, figure au chapitre 32-91, article 3, un crédit de 62 millions, correspondant aux versements à effectuer par l'Etat. Cet article avait été disjoint à l'Assemblée nationale et a été rétabli au vote final.

Nous rappelons que l'Etat propose de prendre ainsi à sa charge d'une part le supplément demandé aux collectivités locales, d'autre part le supplément demandé au personnel et enfin une partie (2 p. 100) du supplément demandé aux employeurs.

Mais nous voudrions, au sujet de cette caisse, rappeler qu'aucun régime particulier n'est viable dans une industrie en diminution ou même simplement stable. En effet, dans les nouvelles productions et les entreprises qui n'existaient pas (comme les industries concernant la radio, la télévision, l'électronique, etc.) sont obligés d'utiliser du personnel muté à partir d'entreprises dont l'activité a diminué ou dont le fonctionnement se fait avec des effectifs réduits et une productivité accrue; c'est ainsi que dans une industrie en expansion on fait face aux nouvelles productions en dégageant le personnel d'activités anciennes et dépassées.

Dans ces activités anciennes (tels que les chemins de fer sur routes), le nombre de cotisants a diminué, alors que les retraites ont été augmentées. Il n'y a donc aucune possibilité pour elles de maintenir une stabilité en régime de répartition. Tandis qu'au contraire, un régime de répartition très vaste, tel que celui de la sécurité sociale, compense les versements des industries en diminution d'effectif par ceux des nouvelles en augmentation.

Il est donc absolument dans la logique des choses à laquelle on ne peut rien qu'une caisse comme la C. A. M. R. soit amenée à disparaître et que les nouveaux embauchés dans ses anciennes catégories soient adhérents au régime de la sécurité sociale.

La stricte honnêteté exige que l'Etat tienne les promesses faites au personnel embauché sous le régime précédent et aide les collec-

tivités et les sociétés intéressées à maintenir les retraites promises. D'autre part, un régime complémentaire est nécessaire pour les nouveaux embauchés.

Notre commission pense également que pour des motifs stricts de sécurité routière, il faudra envisager d'interdire aux chauffeurs de cars ou de poids lourds de conduire à plus de soixante ans, sauf contrôle médical favorable. Dans ce cas on pourrait envisager l'anticipation de la retraite de la sécurité sociale, le financement de cette anticipation pouvant être pris sur l'augmentation des taxes sur le gas oil, ce qui serait d'autant plus logique que cette anticipation s'appliquerait aux chauffeurs de cars et de gros véhicules, quel qu'en soit le propriétaire, puisque ces véhicules consomment effectivement le gas oil. Quant au régime complémentaire des nouveaux embauchés dans les voies ferrées d'intérêt local, il peut s'appliquer aux conducteurs des cars et des poids lourds d'un poids total à déterminer.

Quant au régime complémentaire de la sécurité sociale lui-même, les organisations patronales sont prêtes à l'étudier avec les organisations professionnelles de leur personnel.

VII. — Le déficit des transports de la région parisienne.

Le budget qui vous est soumis comporte un chapitre 45-45 accordant un crédit de 3 milliards comme participation aux dépenses d'exploitation de la régie autonome des transports parisiens.

Cette subvention pose un double problème, d'une part celui du déficit des transports de Paris et, d'autre part, celui de la réorganisation de la R. A. T. P.

Pour les transports parisiens, la Société nationale des chemins de fer français estime que le déficit de ses lignes de banlieue est de l'ordre de 16 milliards. Ce déficit est essentiellement dû à une très mauvaise utilisation du personnel et du matériel qui ne travaillent effectivement à plein que deux fois une heure par jour, et également aux tarifs réduits qui lui sont imposés par les pouvoirs publics.

Si on ajoute à ce déficit de 16 milliards de la Société nationale des chemins de fer français le déficit voisin de 6 milliards de la régie autonome des transports parisiens, on se trouve donc en face d'une perte globale de 22 milliards des transports de l'agglomération parisienne.

De nombreuses solutions ont été proposées et en particulier une nouvelle répartition de l'indemnité de transport, qui est actuellement de 800 F par mois, versée aux salariés de la région parisienne.

Il semble en effet que le versement de cette unique indemnité soit parfaitement injuste puisqu'elle est inutile pour tous ceux qui habitent près de leur lieu de travail et qu'elle est insuffisante, au contraire, pour ceux qui sont obligés d'employer deux moyens de transport.

C'est pourquoi une des solutions possibles est le versement par les employeurs de cette indemnité à une caisse centrale qui serait ainsi alimentée d'un nombre de milliards correspondant approximativement au déficit des transports.

On peut également envisager que la masse globale par entreprise soit laissée à la disposition du chef d'entreprise afin d'indemniser ceux qui, effectivement, ont des frais de transport importants.

Mais, de toute façon, il faut envisager une réforme dans les prix ou la structure des transports parisiens.

Nous savons que ce problème a, dans d'autres capitales, fait l'objet de mesures fort intelligentes telles que par exemple :

L'étalement des heures de rentrée dans les bureaux pendant une heure et demie permettant d'utiliser un nombre beaucoup plus restreint de trains circulant en même temps ;

La diminution du nombre de salariés rentrant déjeuner chez eux en adoptant une formule genre anglais ou américain qui consiste à prendre un repas rapide sur le lieu de travail et d'être libéré beaucoup plus tôt dans l'après-midi à des heures s'échelonnant entre quatre et six heures suivant les entreprises. Il y a en tout cas toute une étude à faire sur ce sujet pour diminuer le déficit des transports dans la région parisienne.

Ceci ne touche pas à la nécessité urgente de modifier le statut de la régie des transports parisiens.

Le Conseil de la République avait pris une part très active à la confection de la loi de 1948 qui a créé le statut de la Régie des transports parisiens, mais il est indiscutable qu'à l'expérience le statut de la R. A. T. P. ne permet pas d'une façon efficace la résorption du déficit ou même sa diminution.

Les pouvoirs de l'office et du conseil ne sont pas accordés les uns avec les autres, et il faut modifier profondément la structure même du conseil et les pouvoirs de l'office.

Votre commission croit que la solution immédiate qui pourrait intervenir serait que le Gouvernement utilise les pouvoirs spéciaux qu'il possède pour modifier la loi de 1948, après consultation des conseils généraux intéressés et du conseil municipal de Paris.

VIII. — Les efforts à accomplir pour le tourisme.

Nous ne reprendrons pas dans ce rapport tout ce qui a été dit d'une façon excellente à l'Assemblée nationale et en particulier par M. Anthoinoz. En plus de cette intervention remarquable, MM. Defferre, Gizard et plusieurs autres députés sont intervenus et le ministre des travaux publics leur a répondu avec beaucoup de précision.

Les problèmes qui se posent, les plus importants, sont d'une part celui de la durée des prêts à l'hôtellerie et, d'autre part, l'assimilation des industries touristiques aux industries exportatrices.

Pour la première question : celle de l'allongement des prêts, nous demandons au Gouvernement d'étudier très rapidement ce problème de crédit, car il est indispensable que l'hôtellerie française dispose de matériels et d'établissements de plus en plus perfectionnés afin d'accueillir dans les meilleures conditions possibles les étrangers.

Quant au classement des industries du tourisme comme industries exportatrices, nous savons qu'il y a des difficultés réelles, mais nous croyons cependant qu'elles peuvent être résolues au moins pour les hôtels et pour les agences de voyages.

Pour ces dernières, nous n'oublions pas qu'un étranger, venant par exemple des Etats-Unis, fait organiser son voyage en Europe occidentale par une seule agence qui reçoit elle-même la totalité des crédits en dollars dont dispose cet Américain. Puis, l'agence répartit elle-même les différents séjours en Europe entre les différentes nations. C'est ainsi que si c'est une agence française qui organise le voyage, c'est elle qui reçoit les dollars tandis que si c'est une agence anglaise, belge ou italienne, ce seront des livres, des francs belges ou des francs suisses qui seront transmis par l'agence-pilote aux agences et aux hôtels français.

On voit donc l'intérêt considérable qu'il y a pour notre tourisme à favoriser les agences de voyages françaises en les considérant comme des industries exportatrices, ce qui est d'autant plus justifié qu'elles font entrer chaque année plusieurs milliards de devises fortes.

En conclusion, votre commission estime que le budget des travaux publics tel qu'il vous est soumis représente cette année un effort réel dans le domaine des investissements et dans le domaine de l'entretien des routes et des voies navigables et également dans le domaine de l'amélioration du sort du personnel des travaux publics.

Nous vous rappelons que la question du fonds routier doit être évoquée au moment de la discussion des comptes spéciaux et votre commission des moyens de communication demande au ministre des travaux publics, du transport et du tourisme, de bien vouloir répondre avec précision aux questions qui lui sont posées, spécialement sur l'autorisation pour la Société nationale des chemins de fer français de s'installer sur la route, sur la construction du canal du Nord et sur les remèdes qu'il espère apporter à l'organisation de la Régie des transports parisiens.

En conclusion, votre commission vous propose d'émettre un avis favorable au budget qui vous est soumis.

ANNEXE N° 764

(Session de 1954. — Séance du 29 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la justice et de la législation civile, criminelle et commerciale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux **marques de fabriques** et de **commerce sous séquestre** en France comme **biens ennemis**, par M. Marcellinac, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, l'Assemblée nationale a voté, sans débat, le 9 novembre dernier, un projet de loi qui tend à régler définitivement le sort des marques de fabrique et de commerce sous séquestre en France comme biens ennemis.

Dans un rapport très documenté fait au nom de la commission de la justice de la première Assemblée, notre excellent collègue M. Jean-Paul Palewski a longuement examiné les conditions dans lesquelles se présentait le problème des marques de fabrique sous séquestre (n° 8528, A. N., 2^e législ.).

Aussi votre rapporteur se bornera-t-il à exposer les raisons qui justifient le vote du texte soumis à vos délibérations.

En exécution de l'ordonnance du 5 octobre 1944, les marques de fabrique et de commerce allemandes ont été placées sous séquestre.

De plus, la loi du 21 mars 1947, fixant les modalités de liquidation des avoirs allemands en France, a posé en principe que ces marques ne devaient en aucun cas retomber sous contrôle allemand ou redevenir propriété allemande.

A la vérité cette situation, non seulement ne profite pas aux Français mais leur est préjudiciable, en ce sens qu'ils ne sont pas certains de trouver sous une marque déterminée, achetée aux domaines, le produit dont ils appréciaient la qualité avant la guerre.

Aussi convient-il de permettre à l'administration des domaines de céder, à titre onéreux, à leurs anciens titulaires ou aux ayants droit de ces derniers, les marques sous séquestre.

C'est ce à quoi tend le projet de loi qui vous est soumis et dont votre commission vous propose l'adoption sans modification.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Par dérogation aux dispositions de l'article 34 de la loi n° 47-520 du 21 mars 1947, les marques de fabrique et de commerce allemandes placées sous séquestre en exécution de l'ordonnance du 5 octobre 1944 peuvent être cédées à titre onéreux aux anciens titulaires ou à leurs ayants droit par le service des domaines.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n° 5192, 8528, 9171 et in-8° 1620 ; Conseil de la République, n° 698 (année 1954).

Art. 2. — Les intéressés qui entendent se prévaloir des dispositions de l'article 1^{er} devront adresser une demande de cession au service des domaines dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi.

A l'expiration de ce délai et avant toute cession, un avis publié au *Bulletin officiel* de la propriété industrielle indiquera les marques dont la cession a été demandée et le nom des personnes physiques ou morales qui ont formulé la demande.

Art. 3. — Dans un délai de quatre mois à partir de la date de la publication du *Bulletin officiel* de la propriété industrielle contenant l'avis prévu à l'article 2, les personnes qui contestent les droits du demandeur à la cession, peuvent former opposition dans les conditions déterminées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 9.

Art. 4. — A l'expiration du délai fixé à l'article 3, si aucune opposition n'a été formée et s'il n'y a pas pluralité d'acquéreurs éventuels pour une même marque, le service des domaines peut céder cette marque au demandeur.

Au cas contraire, il est statué sur les titres des divers intéressés par le tribunal civil de la Seine et en appel par la cour d'appel de Paris, l'administration des domaines devant obligatoirement être mise en cause par le demandeur et suivant les règles de procédure ordinaires.

Art. 5. — Le prix de cession sera déterminé par accord direct entre l'administration des domaines et le demandeur, ou, faute d'accord, par une commission spéciale d'évaluation. Cette commission comprendra un conseiller à la cour des comptes, président, un représentant de l'administration des domaines et un représentant des intéressés désigné par le ministre chargé de l'industrie et du commerce sur une liste établie par branche professionnelle, composée de trois noms par branche, et présentée par la fédération des syndicats d'importateurs. La décision de la commission sera rendue trois mois au plus tard après l'expiration du délai prévu à l'article 3 en cas de non-opposition. Appel de cette décision pourra être porté par l'acquéreur éventuel ou l'administration des domaines devant la cour d'appel de Paris suivant les règles de procédure ordinaires.

Art. 6. — Lorsqu'aucune demande de cession ne sera intervenue dans le délai prévu à l'article 2 ou lorsqu'aucune cession n'aura été conclue faute d'accord sur le prix dans les six mois suivant soit l'expiration du délai prévu à l'article 3, soit une décision judiciaire définitive, la marque restera propriété de l'Etat. Elle sera gérée par l'administration des domaines qui pourra délivrer des licences d'exploitation dans les conditions déterminées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 9. Les dispositions de la loi du 23 juin 1857 et des lois subséquentes sur les marques de fabrique s'appliqueront en cas de contrefaçon de la marque demeurée sous séquestre.

Toutefois, lorsqu'une marque aura fait l'objet de concessions de licences régulièrement inscrites au registre spécial des marques tenu à l'Institut national de la propriété industrielle, cette marque pourra être utilisée jusqu'à l'expiration de la dernière licence concédée antérieurement à la promulgation de la présente loi.

Art. 7. — Dans l'année suivant l'expiration des délais impartis à l'ancien titulaire, la cession pourra être consentie au concessionnaire de la licence ou, s'il en existe plusieurs, au plus offrant, dans les conditions prévues à l'article 5.

Art. 8. — Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas aux marques dont l'usage, prohibé en Allemagne par la haute commission alliée, aura été interdit en France par un arrêté conjoint du ministre des affaires étrangères et du ministre chargé de la propriété industrielle.

Art. 9. — Les conditions d'application de la présente loi seront fixées par un règlement d'administration publique pris sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des affaires étrangères, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre chargé de la propriété industrielle.

Art. 10. — La présente loi est applicable à l'Algérie. Elle est également applicable aux territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer, dans les conditions qui seront fixées par un règlement d'administration publique.

ANNEXE N° 765

(Session de 1954 — Séance du 29 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale modifiant certaines dispositions relatives à la fixation des **audiences**, à la répartition des **magistrats** dans les **chambres des cours d'appel** et des **tribunaux de première instance**, et à la représentation devant les **justices de paix**, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.)

Paris, le 29 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 27 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi modifiant certaines dispositions relatives à la fixation des audiences, à la répartition des magistrats dans les chambres des cours d'appel et des tribunaux de première instance, et à la représentation devant les justices de paix.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9219, 9652 et in-8° 1715.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau. Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréz, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — L'article 2 du décret du 28 mars 1934 est modifié ainsi qu'il suit :

« Dans la quinzaine qui précède les vacances judiciaires, par délibérations prises en assemblée générale soumises à l'homologation de la cour d'appel et à l'approbation du garde des sceaux, ministre de la justice, les tribunaux de rattachement arrêtent le roulement annuel et fixent le nombre, le jour et la nature des audiences qu'ils tiennent au chef-lieu des circonscriptions judiciaires rattachées. »

Art. 2. — L'article 1^{er} (premier alinéa), l'article 3, l'article 5 (première phrase) et l'article 7 de la loi validée du 11 août 1953 relative à la répartition des magistrats du siège dans les chambres des cours d'appel et tribunaux et à la désignation des magistrats chargés d'assurer le service des vacations, sont modifiés ainsi qu'il suit :

« Art. 1^{er} (alinéa 1^{er}). — Dans la première quinzaine du mois qui précède les vacances des cours d'appel et des tribunaux, une ordonnance du premier président, après avis du procureur général, fixe pour l'année judiciaire suivante la répartition dans les chambres de la cour des présidents de chambre et conseillers dont cette cour est composée. »

« Art. 3. — Dans la première quinzaine du mois qui précède les vacances des cours d'appel et des tribunaux, une ordonnance du premier président, après avis du procureur général, désigne les présidents de chambre et conseillers chargés d'assurer le service des vacations. »

« Art. 5 (1^{re} phrase). — Dans la première quinzaine du mois qui précède les vacances des cours d'appel et des tribunaux, une ordonnance du président, après avis du procureur de la République, fixe pour l'année judiciaire suivante la répartition dans les chambres du tribunal des vice-présidents et juges dont ce tribunal est composé. »

« Art. 7. — Dans la première quinzaine du mois qui précède les vacances des cours d'appel et des tribunaux, une ordonnance du président, après avis du procureur de la République, désigne les vice-présidents et juges chargés d'assurer le service des vacations. »

Art. 3. — L'article 2 de l'acte dit loi du 26 juin 1954 relatif à la représentation devant les juges de paix est modifié ainsi qu'il suit :

« Chaque année dans les quinze jours qui suivent la rentrée judiciaire, les cours d'appel arrêteront l'état des justices de paix de leur ressort où les avocats et avoués auront exclusivement qualité pour représenter ou assister les parties dans les conditions prévues aux alinéas 3 et 4 de l'article 26 de la loi du 12 juillet 1955. »

Délibéré en séance publique, à Paris, le 27 décembre 1954.

Le président,
Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 766

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des **crédits** affectés aux dépenses du budget annexe de l'**Imprimerie nationale** pour l'exercice 1955, par M. Litaize, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le budget de l'Imprimerie nationale s'établit, pour l'année 1955, à 4.800.000.000 F, en recettes et en dépenses, c'est-à-dire qu'il présente, par rapport à l'année 1954, une augmentation de 300 millions de francs. Le détail de ce budget est clairement exposé dans le rapport présenté à l'Assemblée nationale par M. Boisdé; votre commission des finances n'a apporté aucune modification au texte adopté par la première assemblée et qui comporte une seule modification du projet gouvernemental; le vote d'un abattement indicatif de 1.000 F sur les crédits du chapitre 6188 (œuvres sociales) « pour attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'augmenter sensiblement les crédits prévus au titre des œuvres sociales, afin de pouvoir permettre l'aménagement et de pouvoir couvrir les frais de fonctionnement de la garderie

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9304, 9171 et in-8° 1637; Conseil de la République, n° 634 (année 1954).

d'enfants ouverte chaque jeudi et chaque fois que les écoles donnent congé à leurs élèves ». Cet amendement a reçu l'approbation de votre commission des finances.

L'imprimerie nationale est souvent l'objet de deux reproches relatifs, l'un au coût élevé de ses productions, l'autre à son incapacité à tenir les délais qui lui sont impartis.

Devant l'Assemblée nationale, M. Boisdé, rapporteur du budget annexe au nom de la commission des finances, s'en est récemment fait l'écho, en indiquant qu'il allait de l'existence de l'imprimerie nationale que ses prix fussent alignés sur ceux de l'industrie privée.

Le problème ainsi posé ne peut être éludé, et il appartient peut-être au rapporteur du budget annexe devant le Conseil de la République de, d'ici, dans les reproches adressés à l'imprimerie nationale, ce qui doit être retenu, et ce qui doit être rejeté.

Si l'on désire traiter cette question sous l'angle de l'intérêt général, il est tout d'abord essentiel de rechercher si les prix de l'imprimerie nationale, sont, dans leur ensemble, compétitifs par rapport à ceux de l'industrie privée.

Autrement dit, la somme de 4.800 millions que les administrations consacreront en 1955 au paiement des impressions réalisées par l'imprimerie nationale pourrait-elle être réduite si ces administrations s'adressaient à l'industrie privée plutôt qu'à l'établissement d'Etat.

Il ne peut être avancé de meilleure référence en la matière que les conclusions auxquelles ont abouti les commissions chargées à plusieurs reprises d'enquêter sur la réalité des reproches concernant les prix de l'imprimerie nationale.

Or, qu'il s'agisse de la commission extra-parlementaire nommée en 1897 pour se prononcer sur une éventuelle liquidation de l'établissement d'Etat, ou de la commission réunie en 1951 pour étudier le mode de rétribution du personnel ouvrier de l'imprimerie nationale, ou des travaux consacrés en 1950 à la gestion de l'établissement par le comité central d'enquête du coût et rendement des entreprises publiques, les conclusions sont identiques en leur fond et attestent, tant la rentabilité de l'imprimerie nationale que le caractère raisonnable et compétitif de ses prix de revient.

Ces conclusions ont toutes été amenées par des enquêtes extrêmement approfondies, embrassant le problème dans son ensemble, et il ne peut donc être question de les contester à l'aide des observations fragmentaires qui alimentent les reproches dont nous étudions la réalité.

Néanmoins, ces reproches existent. Il est équitable d'en rechercher les raisons, sans jamais perdre de vue qu'ils ne concernent que des points de détail et en se gardant donc de bâtir à leur propos des généralisations hasardeuses qui ne pourraient que nuire à la réputation d'un établissement dont le mérite n'est plus à démontrer.

A cet effet, il est nécessaire de déterminer quels sont les prix qui semblent apparemment plus élevés, et ceux qui le sont réellement.

Car un certain nombre des critiques formulées à l'encontre de l'imprimerie nationale ne résistent pas à un examen objectif des faits, en ce qu'elles concernent des prix qui ne sont qu'apparemment supérieurs à ceux de l'industrie privée.

L'établissement du prix en matière d'impression est en effet chose très complexe, étant donné le nombre et la variété des mains-d'œuvre et des matériaux mis en œuvre. Et il faut beaucoup d'attention pour ne pas céder à la tentation de comparer des devis concernant des travaux apparemment semblables, mais en réalité très disparates.

Les éléments suivants peuvent, en effet, entrer en ligne de compte :

1. La qualité du papier. — De légères différences dans la qualité du papier mis en œuvre peuvent amener des écarts considérables dans le prix d'un imprimé, surtout lorsqu'il s'agit d'un gros tirage, et notamment lorsque le client n'a pas défini précisément les caractéristiques du papier qu'il désire voir utiliser.

Ainsi, dans une même qualité, selon que l'on utilise un papier pesant 56 grammes ou 72 grammes au mètre carré, le prix du papier à facturer passe de 1 à 1,18, ainsi qu'il est établi dans le texte suivant :

AFNOR H/1 (papier ordinaire) :

Poids en grammes au mètre carré : 56 ; 64 ; 72.

Prix au kilog. : 96,50 ; 93 ; 91,50.

Poids de 1.000 feuilles de format « raisin » (50 cm x 65 cm) : 48,6 ; 21,4 ; 21.

Prix des 1.000 feuilles « raisin » : 1.791 ; 1.990 ; 2.196.

Et pour un même poids au mètre carré, le prix du papier peut varier dans des proportions considérables, comme indiqué ci-dessous :

PAPIER DE 64 GRAMMES QUALITÉ AFNOR :

Prix au kilogramme : 60 ; 93 ; 102 ; 110.

Prix des 1.000 feuilles de format « raisin » (21,4 kilogrammes) : 1.284 ; 1.990 ; 2.182 ; 2.354.

Pour répondre aux objections de ceux qui pourraient penser que ces considérations ont surtout un caractère théorique, nous pouvons affirmer que l'imprimerie nationale se trouve fréquemment en présence de problèmes de cette nature. Ainsi, récemment, à l'occasion de l'impression d'un tract destiné au lancement d'un emprunt,

le ministre des finances fit observer à l'établissement d'Etat qu'un prix inférieur pouvait être consenti par des imprimeurs privés.

Renseignément pris, il apparaît que lesdits imprimeurs envisageaient d'utiliser un papier d'une qualité inférieure à celui proposé par l'imprimerie nationale. Décidant de tirer sur un papier identique à celui préconisé par ses concurrents, l'établissement d'Etat put alors demander un prix très inférieur à celui qui lui était opposé.

2. Le mode d'impression ou de composition. — En l'absence d'indications précises fournies par le client, l'imprimeur peut proposer tel ou tel procédé de composition ou d'impression, en tenant compte, tant du tableau de charge de ses ateliers que de la nature du travail. Et, dans ce domaine, le prix le plus avantageux en apparence peut ne pas être nécessairement le plus économique.

Ainsi, en 1951, l'imprimerie nationale se vit retirer un travail qu'elle se proposait de traiter en composition typographique, au profit d'un imprimeur privé qui, préconisant que la composition fut effectuée en vari-typer, pouvait faire état d'un prix moins élevé. Or, il s'agissait d'un annuaire, c'est-à-dire d'un ouvrage destiné à être repris plusieurs années de suite. Il suffisait d'apporter chaque année à la composition existante les corrections nécessaires pour obtenir un « plomb » mis à jour. Mais une telle opération n'était possible qu'autant que le mode de composition choisi fut typographique. En vari-typer, il fallait chaque année recomposer l'ensemble de l'ouvrage. Vu sous l'angle d'une année, l'opération à laquelle s'était prêtée l'administration ayant commandé l'annuaire à un imprimeur privé était avantageuse, mais elle se révéla très onéreuse par la suite.

3. Les corrections apportées après composition. — Il est fréquent qu'un client remanie profondément son texte après qu'il ait été complètement composé. Des frais de correction considérables s'ajoutent alors au devis qui lui avait été fourni. Si le client, ému du coût de l'ouvrage qu'il a fait imprimer, présente le travail fini à un imprimeur privé et lui demande, sans faire état des corrections qu'il a fait apporter, quel prix lui aurait été consenti, il reçoit invariablement une réponse qui ne peut que lui faire conclure — à tort — à la cherté excessive des produits de l'imprimerie nationale.

4. L'état de la copie. — La cadence de production d'un compositeur typographe dépend de la lisibilité de la copie et de la clarté des indications qui y sont portées. Le coût de la composition est donc fonction de l'état du document remis par le client.

Ainsi, l'imprimerie nationale s'est vu confier récemment la réalisation d'un dictionnaire bilingue concernant une langue écrite à l'aide de caractères exotiques. L'auteur n'ayant à sa disposition qu'une machine à écrire française a substitué aux lettres de l'alphabet étranger des caractères latins dotés chacun d'une valeur conventionnelle. Le compositeur typographe chargé de ce travail doit évidemment se livrer à un déchiffrement long et pénible, qui ralentit considérablement sa cadence de production et amène à payer la composition le double de ce qu'elle eût normalement coûté.

Si un imprimeur privé, au vu de l'ouvrage terminé, et sans avoir été informé du caractère particulier de la copie, évalue le coût du travail à un niveau nettement inférieur à celui dont a fait état l'imprimerie nationale, le client pourra être faussement persuadé de la justesse de reproches faits à l'établissement d'Etat en ce qui concerne la cherté excessive de ses productions.

5. Le tirage supplémentaire. — Certains imprimeurs, par ailleurs éditeurs, chargés de l'impression d'un ouvrage administratif susceptible d'intéresser le grand public peuvent être autorisés à tirer un plus grand nombre d'exemplaires qu'il n'en est commandé, et à assurer la vente des surplus à leur propre compte. Ils peuvent alors, en tablant sur les bénéfices éventuels de cette vente, consentir des rabais que l'imprimerie nationale, qui ne peut bénéficier de la même autorisation, ne saurait pratiquer sans mettre en péril son équilibre financier.

6. Le caractère artisanal de certaines commandes. — Pour certaines commandes à petit tirage (en-tête de lettres, cartes de visite, etc.), il est toujours difficile à une entreprise industrielle de concurrencer l'atelier artisanal. Mais encore faut-il que l'on n'arrive pas à déclarer, comme l'a fait certain ministre il y a quelques années, qu'il est onéreux de faire imprimer le papier à lettre du ministère par l'imprimerie nationale, étant donné qu'il est possible de le faire exécuter gratuitement dans le petit atelier d'imprimerie que possède cette administration. Car l'adverbe gratuitement cache alors des frais importants qui échappent à tout contrôle en l'absence d'une méthode rationnelle de calcul des prix de revient.

Après avoir ainsi analysé les principales raisons qui peuvent amener à adresser des reproches injustifiés à l'imprimerie nationale, en ce qu'elles conduisent à la comparaison de choses incomparables, il nous reste à rechercher maintenant les causes des prix plus élevés que ceux de l'industrie privée que l'imprimerie nationale pratique dans certains cas.

Il faut, pour bien comprendre ce problème, s'attacher à définir deux notions essentielles :

1° L'hétérogénéité des prix en matières d'impression ;

2° Les conditions particulières d'exploitation de l'imprimerie nationale.

I. — L'hétérogénéité des prix en matière d'impression. — En dehors des causes de disparité qui viennent d'être étudiées, d'autres raisons concourent au caractère hétérogène du marché de l'impression.

En effet, l'étude des prix pratiqués par les entreprises d'imprimerie fait apparaître qu'aucune d'entre elles ne peut prétendre faire les meilleurs prix dans tous les cas.

Cette situation résulte essentiellement de la nature et de la diversité des imprimés ; pour chaque type, c'est l'imprimeur spécialisé qui travaille naturellement aux meilleures conditions. Mais

À l'intérieur d'une même spécialité, chaque imprimeur pratique des prix différents ainsi que l'attestent les tableaux suivants dans lesquels ont été rassemblées des offres faites pour trois grandes catégories de travaux :

Tableau I. — Impression et façonnage d'enveloppes;

Tableau II. — Impression de formulaires et liasses carbonées;

Tableau III. — Impression de brochures illustrées analogues à celles que l'on trouve couramment dans le commerce.

Tous les prix sont ramenés à un indice dont l'offre du moins disant pour chaque travail constitue la base 100. Il est aisé de constater la diversité des offres formulées, chacun des imprimeurs appliquant pourtant un tarif commun et identique à celui de l'imprimerie nationale. En outre, aucune des entreprises ayant fourni des offres en catégorie I, ne s'est manifestée dans les deux autres catégories; une seule des entreprises ayant participé à la concurrence en catégorie II (lettre code C) a remis des offres pour la catégorie III (lettre code D).

I. — Impression et façonnage d'enveloppes.

COMMANDES	NOMBRE d'offres.	A	B	C	D	E	F	G	H
1	5	156	»	100	»	117	»	110	161
2	5	»	100	107	»	118	»	115	158
3	4	161	131	»	»	»	»	108	100
4	4	»	»	100	»	106	128	109	»
5	5	»	»	111	100	160	152	124	»
Offres retenues		0	1	2	1	0	0	0	1
Offres formulées.....		2	2	4	1	4	2	5	3

II. — Impression de formulaires et liasses carbonées.

COMMANDES	NOMBRE d'offres.	A	B	C	D	E	F	G	H
1	5	108	»	110	100	»	119	»	113
2	3	124	»	100	»	»	138	»	»
3	4	»	132	214	151	»	»	100	»
4	4	»	172	315	100	»	»	119	»
5	4	»	»	163	188	156	»	100	»
Offres retenues		0	0	1	2	0	0	2	0
Offres formulées.....		2	2	5	4	1	2	3	1

III. — Impression de brochures illustrées.

COMMANDES	NOMBRE d'offres.	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
1	3	»	»	»	»	110	»	128	»	100	»	»	»	»
2	5	»	110	165	101	117	»	»	»	»	100	»	»	»
3	3	»	»	100	»	»	»	»	»	»	»	101	110	»
4	4	160	»	»	»	»	113	»	108	»	»	»	»	123
5	3	101	»	»	»	»	105	»	»	»	»	»	»	160
Offres retenues		1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1
Offres formulées.....		2	1	2	4	2	2	1	1	1	1	1	1	2

La diversité des prix qui apparaît dans ces tableaux peut s'expliquer par trois raisons essentielles :

- 1° La spécialisation plus ou moins poussée de chaque entreprise ;
- 2° La disparité des salaires, selon le lieu d'implantation de l'entreprise (abattement de zone) et le procédé d'impression utilisé ;
- 3° Les circonstances économiques : des imprimeurs consentent à certaines époques des rabais considérables pour alimenter leurs ateliers menacés de chômage ; réciproquement, ceux dont le carnet de commandes est confortablement garni ne font que des offres de principe, sans se préoccuper plus avant d'enlever le marché.

La conclusion que l'on peut tirer de cet état de choses est que l'on ne peut pas raisonnablement invoquer la disparité des prix pratiqués par une entreprise pour en déduire qu'elle n'est pas rentable. L'entreprise codée sous la lettre C dans le tableau II, et sous la lettre D dans le tableau III est l'une des plus grosses imprimeries de la région parisienne. De gros capitaux y sont investis et continuent à s'y investir. Sa rentabilité ne fait pas de doute. Or, elle n'enlève qu'une commande sur six offres faites. Et dans un cas elle fournit une offre de prix trois fois supérieure à celle du concurrent le mieux placé.

Les écarts dont il est fait grief à l'Imprimerie nationale ne sont heureusement pas du même ordre. En se basant sur un exemple particulièrement défavorable, on peut établir quelle place occupe l'Imprimerie nationale lorsqu'elle est mise en concurrence avec des imprimeries privées. Le tableau suivant concerne des offres recueillies pour un certain nombre de travaux par un organisme qui n'est pas réglementairement tenu de s'adresser à l'établissement d'Etat. Les chiffres indiqués sont, comme dans les tableaux précédents, exprimés en indice dont l'offre du moins-disant constitue la base 100.

COMMANDES	NOMBRE d'offres.	MOINS-DISANT	IMPRIMERIE nationale.	PLUS-DISANT
1.....	4	100	101	135
2.....	5	100	101	179
3.....	5	100	118	169
4.....	5	100	102	161
5.....	4	100	103	118
6.....	5	100	110	165
7.....	5	100	119	253
8.....	6	100	139	239

On constate que l'Imprimerie nationale n'enlève aucune commande ; mais elle se place constamment en excellente position, très près du moins-disant, et très loin du plus-disant. Alors que certaine entreprise ayant enlevé une commande se place, pour un autre travail, à 153 p. 100 au-dessus du prix du moins cher.

On peut alors en conclure que l'Imprimerie nationale, si elle ne réalise pas forcément les meilleurs prix, est tout de même la moins chère, si l'on raisonne non plus sur des cas particuliers, mais sur l'ensemble de ses activités.

Cela nous amène à étudier la seconde notion essentielle, c'est-à-dire le caractère particulier de l'exploitation de l'Imprimerie nationale.

II. — Le caractère particulier de l'Imprimerie nationale. — Les conditions d'exploitation de l'Imprimerie nationale ne sont pas les mêmes que celles d'une imprimerie privée, bien que le souci majeur de la direction et du personnel de l'établissement soit de les normaliser autant qu'il est possible.

L'Imprimerie nationale a pour vocation de répondre à tout moment aux commandes d'impression de l'Exécutif, quels qu'en soient la nature et le volume. L'impression des fascicules budgétaires et les émissions fiduciaires provoquent des à-coups difficilement compatibles avec la poursuite d'un plan rationnel de production. Les délais parfois extrêmement brefs impartis à l'exécution de certaines commandes obligent à faire travailler le personnel en heures supplémentaires ou anormales, et engendrent ainsi des dépenses considérables. Enfin, la nécessité de pouvoir mobiliser à tout moment une grande partie du personnel sur un travail donné conduit à n'envisager qu'avec une extrême prudence la modernisation de l'équipement et la modification des méthodes de travail, de manière à ce que l'ensemble de l'exploitation conserve en toute circonstance une indispensable souplesse.

Dans ces conditions, et bien qu'elle s'efforce d'imputer chaque fois qu'elle en a la possibilité les frais supplémentaires aux travaux qui les ont provoqués, l'Imprimerie nationale peut être amenée à répartir sur l'ensemble de ses productions les charges inhérentes au caractère particulier de son exploitation (1).

(1) Ainsi, par exemple, lorsqu'un travail ne peut être exécuté sur la machine du format approprié, celle-ci étant occupée au tirage d'un ouvrage urgent, il n'est d'autre solution que de l'imprimer sur une machine d'un plus grand format. Il ne serait pas normal de faire supporter au seul client les suppléments de frais qui en résultent. C'est dans ce cas qu'il est procédé à la ventilation sur l'ensemble.

Elle s'efforce d'ailleurs de le faire en restant dans le cadre de son tarif de vente, établi sur une base identique à celle qu'utilisent les imprimeurs privés, et en pesant constamment sur ses prix de revient grâce à l'outil désormais bien rodé qu'est sa comptabilité industrielle.

En définitive, on peut affirmer, d'accord avec les enquêtes officielles consacrées à ce sujet et dont il a été fait état au début de ce rapport, que les prix de l'Imprimerie nationale, s'ils ne sont pas toujours les meilleurs, sont, considérés dans leur ensemble, inférieurs à ceux que pratiquent les imprimeurs privés.

Certains pourraient penser que dès l'instant où l'Imprimerie nationale n'est pas toujours la mieux placée, il serait préférable que chaque administration fût autorisée à s'adresser à l'imprimeur lui faisant les meilleurs prix, plutôt que d'être obligée de confier tous ses travaux à l'établissement d'Etat.

Mais nous avons déjà dit que l'une des causes principales des rabais librement consentis par les imprimeurs privés était leur désir d'éviter que leur entreprise ne fût réduite à l'inactivité. L'afflux sur le marché des commandes administratives aurait pour conséquence une réduction considérable de ce risque et ôterait aux imprimeurs privés tout désir de consentir de tels rabais.

En outre, il ne saurait être question de liquider l'Imprimerie nationale, laquelle devrait se consacrer exclusivement aux travaux secrets ou urgents, ou aux ouvrages non rentables directement, mais contribuant au rayonnement spirituel du pays.

C'est ce que certains entendent par « donner une autre forme à l'Imprimerie nationale ».

Voyons quel intérêt y aurait l'Etat.

On sait que les travaux urgents nécessitent, pour être exécutés dans de bonnes conditions, la participation d'un personnel nombreux et qualifié, et l'utilisation d'un matériel varié et à grand rendement.

Il ne peut être question d'embaucher temporairement un personnel occasionnel pour assurer l'exécution des travaux dont l'importance est primordiale pour l'Etat. On ne peut non plus confier au premier venu l'impression des travaux confidentiels ou les opérations de contrôle des titres d'emprunt.

Quant au matériel, on ne peut le louer. Il faut l'acheter.

Ainsi, le système que certains préconisent aboutirait à maintenir improductif durant certaines périodes un personnel qu'il faudrait payer, et des machines qu'il faudrait amortir.

Quoi de moins rentable pour l'Etat ? Beaucoup plus rationnelle est la solution actuelle qui consiste à confier à l'Imprimerie nationale les travaux des administrations, de telle manière que les moyens de production destinés à faire face aux demandes exceptionnelles de l'Etat soient sans cesse utilisés au maximum de leur puissance.

C'est dans ces conditions qu'il est conforme à l'intérêt général que l'Imprimerie nationale subsiste sous sa forme actuelle, même si de temps à autre des reproches, dont nous avons vu qu'il ne fallait pas exagérer l'importance, sont prononcés à l'égard de certains des prix qu'elle pratique.

Bien entendu, il ne faudrait pas ériger en système le fait que l'Imprimerie nationale soit autorisée à pratiquer des prix plus élevés que ceux du secteur privé, mais sur ce point nous pouvons nous porter garants que la direction de l'établissement met tout en œuvre pour en améliorer les conditions d'exploitation, avec le concours constant et compréhensif de l'ensemble du personnel.

Reste enfin à examiner la réalité des reproches concernant les délais demandés par l'Imprimerie nationale.

Il suffit de se reporter à la partie de notre rapport traitant du caractère particulier de l'exploitation de l'Imprimerie nationale pour expliquer les retards qui peuvent survenir dans la livraison de certaines commandes.

La direction de l'Imprimerie nationale ne se contente d'ailleurs pas de constater que, dans certaines circonstances, il est difficile de tenir les délais. Elle a pris des mesures pour limiter les retards dans toute la mesure du possible, tant en ce qui concerne leur nombre que leur ampleur. Notamment, un service de répartition des commandes est chargé de confier en temps utile au secteur privé les commandes dont il apparaît, en raison de la charge momentanée des ateliers, qu'elles ne pourront être livrées en temps utile si l'on persiste à vouloir les exécuter au sein de l'établissement.

Mais ces mesures ne peuvent être que des palliatifs. La véritable solution de ce problème réside en une prise de conscience par les administrations du fait qu'une entreprise industrielle doit pouvoir prévoir un plan de production et que tout « planing » exige que les commandes soient passées en temps utile, et aussi qu'elles soient suffisamment écheionnées dans le temps.

De nombreux vœux ont déjà été émis dans le sens d'une régularisation du flux des commandes passées à l'Imprimerie nationale. Ainsi, le comité d'enquête du coût et rendement des entreprises publiques a-t-il préconisé en 1950 que des conférences préparatoires soient organisées en fin d'année pour mettre sur pied le programme prévisionnel d'impression pour l'année suivante. Le comité avait été amené à considérer cette institution comme indispensable après avoir constaté l'irrégularité du nombre et du volume des commandes, comme le fait d'ailleurs apparaître le tableau ci-après.

Nombre et volume des commandes passées en 1949.

Nombre : janvier, 950 ; février, 550 ; mars, 1.500 ; avril, 1.600 ; mai, 1.100 ; juin, 1.400 ; juillet, 1.600 ; août, 1.200 ; septembre, 630 ; octobre, 1.550 ; novembre, 800 ; décembre, 1.200.
 Tonnage : janvier, 600 ; février, 350 ; mars, 2.700 ; avril, 300 ; mai, 400 ; juin, 950 ; juillet, 950 ; août, 950 ; septembre, 550 ; octobre, 550 ; novembre, 350 ; décembre, 750.

En conclusion, malgré toutes les mesures qu'elle peut prendre pour éviter que ne se produisent les retards qui lui sont reprochés, l'imprimerie nationale ne peut les supprimer totalement en raison de son caractère particulier d'établissement constamment à la disposition de l'Etat. Mais encore convient-il de ne pas exagérer l'importance des dépassements de délais qui peuvent être parfois constatés. Et, surtout, il appartient aux administrations clientes de l'établissement d'Etat de lui faciliter la tâche dans toute la mesure du possible, en s'attachant à passer les commandes en temps utile et en procédant à leur échelonnement normal sur l'ensemble de l'année.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous propose l'adoption pure et simple du projet de loi qui vous est soumis dans le texte adopté par l'Assemblée nationale.

PROJET DE LOI

Article unique. — Le budget annexe de l'imprimerie nationale pour l'exercice 1955 est fixé en recettes et en dépenses à la somme de 4.800 millions de francs.

ANNEXE N° 707

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à fixer, pour une période de trois années, les contingents de décorations sans traitement attribués aux administrations publiques et à modifier la loi validée du 29 juin 1912 relative à la discipline de la Légion d'honneur et de la médaille militaire, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.)

Paris, le 30 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 30 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à fixer, pour une période de trois années, les contingents de décorations sans traitement attribués aux administrations publiques et à modifier la loi validée du 29 juin 1912 relative à la discipline de la Légion d'honneur et de la médaille militaire.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
 Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Sont maintenues pour une période de trois années, à compter du 1^{er} décembre 1954, les dispositions de la loi n° 48-1138 du 19 juillet 1948, sous réserve des modifications prévues aux articles 2 et 3 de la présente loi.

Art. 2. — Le nombre total des croix de commandeur, celui des croix d'officier et celui des croix de chevalier, tels qu'ils résultent de l'article 2 de la loi précitée du 19 juillet 1948, seront réduits :

- A compter du 1^{er} décembre 1954, de 3 p. 100 ;
- A compter du 1^{er} décembre 1955, de 4 p. 100 ;
- A compter du 1^{er} décembre 1956, de 5 p. 100.

Art. 3. — Un décret signé en conseil des ministres et mentionnant l'avis du conseil de l'ordre fixera, après chacune des réductions prévues à l'article 2, la nouvelle répartition des croix

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 8973, 9531, 9733 et in-6° 1717.

entre les différents départements ministériels, en tenant compte des besoins réels de chaque administration et, lorsqu'il y aura lieu, des modifications intervenues dans la composition du Gouvernement.

Art. 4. — L'article 1^{er} de la loi validée du 29 juin 1912 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Les dispositions disciplinaires des décrets du 16 mars 1852, du 21 novembre 1852 et du 11 avril 1874 sont applicables aux personnes nommées ou promues dans la Légion d'honneur, reçues ou non dans l'ordre lorsque des faits de nature à motiver une mesure disciplinaire, mais antérieurs à la nomination ou promotion, sont révélés au grand chancelier ».

Délibéré en séance publique, à Paris, le 30 décembre 1954.

Le président,

Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 768

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale tendant à autoriser le Président de la République à ratifier le protocole d'accession de la République fédérale d'Allemagne au traité de l'Atlantique-Nord, signé à Paris le 23 octobre 1954, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale, à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des affaires étrangères.)

Paris, le 30 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 29 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier le protocole d'accession de la République fédérale d'Allemagne au traité de l'Atlantique-Nord, signé à Paris le 23 octobre 1954.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
 Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Le Président de la République est autorisé à ratifier le protocole d'accession de la République fédérale d'Allemagne au traité de l'Atlantique-Nord.

Art. 2. — Un exemplaire du protocole visé ci-dessus demeurera annexé à la présente loi.

Art. 3 (nouveau). — Le dépôt des instruments de ratification sur le protocole visé par les articles précédents devra avoir lieu conjointement pour l'ensemble des accords signés à Paris le 23 octobre 1954 et qui constituent un tout.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 29 décembre 1954.

Le président,
 Signé : ANDRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 769

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

PROPOSITION DE LOI tendant à modifier et à remettre en vigueur certaines dispositions de la loi du 2 juillet 1935 afin que les consommateurs puissent être informés des matières grasses contenues dans les produits qui leur sont offerts, présentée par M. Gabriel Tellier, sénateur. — (Renvoyée à la commission de l'agriculture.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, la situation de l'industrie beurrière française va tous les jours en s'aggravant. Il est nécessaire que cet important secteur de l'économie nationale soit protégé au bénéfice, à la fois des producteurs et des consommateurs.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 9432, 9703, 9731, 9745, 9760, 9763 et in-8° 1716

Pour un grand nombre de produits entrant dans la consommation, la législation actuelle rend obligatoire, dans l'intérêt des consommateurs, que soient clairement indiqués les composants qui ont concouru à leur fabrication. Plus encore, remarquons que pour les aliments destinés au bétail, une législation très stricte permet aux acheteurs de se rendre compte de la qualité et de la composition de ceux-ci.

Il paraît donc inadmissible que des mesures très sévères soient édictées pour la nourriture des animaux, alors que rien n'est fait pour les produits destinés à l'alimentation humaine.

A l'heure actuelle, la consommation de matières grasses autres que le beurre, pour la plupart d'origine végétale, s'est considérablement accrue, sans que le consommateur en soit informé.

Nous n'entrerons pas dans une controverse au point de vue de la santé sur les qualités respectives des matières grasses d'origine animale et d'origine végétale. Mais il nous semble que le consommateur devrait être averti de façon que son choix puisse être fait en toute connaissance de cause. Il n'est pas douteux que, dans de nombreux cas, l'acheteur orienterait son choix de façon différente s'il était à même de connaître la composition des produits alimentaires qui lui sont offerts.

Une telle législation, d'une application facile, aurait donc le double avantage, à la fois de sortir du marasme l'industrie laitière française, et de protéger l'ensemble des consommateurs.

C'est pourquoi nous vous proposons l'adoption de la proposition de loi ci-dessous.

L'article 1^{er} a pour but d'informer le consommateur sur la matière grasse qui est contenue dans les produits qui lui sont offerts.

L'article 2 remet en vigueur l'article 22 de la loi du 2 juillet 1935. Cet article est, à l'heure actuelle, abrogé, en vertu d'une loi de 1946, qui prévoyait la possibilité de dérogations temporaires pour l'utilisation, jusque là interdite, de produits chimiques dans la préparation et la conservation des aliments. Cette législation avait été créée pour faire face à une période de pénurie. Rien ne la justifie plus maintenant.

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — Le dernier alinéa de l'article 23 de la loi du 2 juillet 1935 relative à l'organisation et à l'assainissement des marchés du lait et des produits laitiers est modifié ainsi qu'il suit :

« Les biscuitiers, biscottiers, pâtisseries, boulangers et revendeurs de pâtisserie, les restaurateurs, traiteurs ou préparateurs de plats cuisinés au naturel ou en sachet, qui feront usage dans leurs fabrications ou préparations, de matières grasses autres que le beurre, devront indiquer très lisiblement, de façon très apparente, sur leurs vitrines, éventaires, emballages, étiquettes, menus, notes et reçus, la dénomination des graisses employées selon leur appellation légale, à l'exclusion des désignations de fantaisie.

« Les articles alimentaires préparés dans les conditions définies ci-dessus, exposés à la vente, contenant des graisses de quelque nature que ce soit, seront étiquetés conformément aux dispositions qui précèdent. »

Art. 2. — L'article 22 de la loi du 2 juillet 1935 est remis en vigueur.

ANNEXE N° 770

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

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 des articles 23 et 24 de la décision votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1952, tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045 instituant un régime d'assurances sociales non agricoles, et à modifier lesdits articles, par M. Enjalbert, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, la décision n° 49-045 de l'Assemblée algérienne a institué en Algérie le régime d'assurances sociales non agricoles.

Le désir de faire suivre au régime algérien les fluctuations subies par le régime métropolitain à la suite de diverses modifications législatives a incité l'Assemblée algérienne à voter, le 4 juillet 1952, une décision tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045, créatrice du régime des assurances sociales non agricoles en Algérie.

Cette décision, comprenant trente articles, a fait l'objet d'un refus partiel d'homologation concernant les articles 23 et 24, qui fut notifié par le ministre de l'intérieur à M. le président de l'Assemblée algérienne, le 28 août 1952.

L'article 23 tendait à maintenir le droit aux prestations en nature des assurances-maladie et longue-maladie au profit de la veuve et des enfants à charge, à la condition que la constatation médicale ait lieu dans les six mois qui suivent le décès de l'assuré.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 4245, 6908, 8063 et in-8° 1661; Conseil de la République, n° 665 (année 1951).

Ce délai de six mois a été jugé excessif par le Gouvernement en égard au texte métropolitain qui, dans l'article 79 de l'ordonnance n° 45-2154 du 19 octobre 1945, exige, pour l'ouverture du droit aux prestations, la justification par l'assuré :

Soit d'un emploi salarié ou assimilé pendant au moins soixante heures au cours des trois mois précédant la date de la première constatation médicale de la maladie ou de la grossesse ou de la date de l'accident;

Soit d'un état de chômage involontaire constaté pendant une durée équivalente au cours de ladite période.

L'article 24 de la décision de l'Assemblée algérienne prévoyait que, pour bénéficier de l'assurance longue-maladie, l'assuré devait avoir travaillé 210 heures au cours de l'année précédant la première constatation médicale, dont 60 heures au cours du trimestre civil précédant celui de la première constatation médicale.

Le Gouvernement a estimé que cet article 24 imposait, pour l'ouverture des droits à l'assurance longue-maladie, des conditions de durée de travail inférieures à celles qui sont exigées pour bénéficier de toutes les autres prestations, notamment pour celles prévues pour l'assurance-maladie.

Considérant que l'assurance longue-maladie est le prolongement normal de l'assurance-maladie, le Gouvernement a proposé que les conditions d'ouverture des droits devaient être identiques pour ces deux sortes d'assurances.

Pour ces raisons, le Gouvernement a été conduit à homologuer par décret la décision de l'Assemblée algérienne, à l'exception des articles 23 et 24 qui sont repris dans la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 3 décembre 1954 et qui tend à ne pas créer en Algérie un régime qui octroie des avantages supérieurs à ceux accordés dans la métropole.

Pour ces mêmes raisons, votre commission de l'intérieur vous demande d'adopter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — Les articles 23 et 24 de la décision votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1952, tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045 instituant un régime d'assurances sociales non agricoles, ne sont pas homologués.

Art. 2. — L'article 23 de la décision visée ci-dessus est remplacé par l'article suivant :

« Art. 23. — Il est ajouté à la décision n° 49-045 un article 33 bis ainsi rédigé :

« Art. 33 bis. — Le droit aux prestations en nature de l'assurance maladie et longue-maladie est maintenu à la veuve et aux enfants à charge, tels qu'ils sont définis par la réglementation relative aux allocations familiales en Algérie, pendant six mois pour l'assurance maladie et trois ans pour l'assurance longue-maladie, à condition que la constatation de la maladie ait lieu dans les trois mois de date à date qui suivent le décès.

« Pour invoquer le bénéfice de l'assurance maladie ou de l'assurance longue-maladie dans les conditions fixées à l'alinéa précédent, les ayants droit devront faire la preuve que l'assuré, s'il était encore en vie au moment de la constatation de la maladie, remplirait les conditions requises pour ouvrir droit aux prestations, soit de l'assurance maladie, soit de l'assurance longue-maladie. »

Art. 3. — L'article 24 de la décision visée ci-dessus est remplacé par l'article suivant :

« Art. 24. — Il est ajouté à l'article 33, un paragraphe 2 ainsi libellé :

« Pour bénéficier de l'assurance longue-maladie, l'assuré doit avoir travaillé quatre-vingt-dix journées de travail au cours du semestre civil précédant celui de la première constatation médicale. »

ANNEXE N° 771

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale, modifié par le Conseil de la République, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale dans sa 2^e lecture, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1955 (III. — Services français en Sarre), transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

Paris, le 30 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 30 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté avec modifications, en 2^e lecture, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifié par le Conseil de la République,

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 9283, 9494, 9553 et in-8° 1668, 9762, 9815 et in-8° 1723; Conseil de la République, n°s 633, 718 et in-8° 229 (année 1954).

relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1955 (III. — Services français en Sarre).

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa deuxième lecture, d'un délai maximum d'un mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de bien vouloir m'accuser réception de cet envoi.

Agrérez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté, en deuxième lecture, le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Article unique. — Il est ouvert au président du conseil, ministre des affaires étrangères, au titre des dépenses ordinaires des services français en Sarre, pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme totale de 4.131.815.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 773.515.000 F, au titre III: « Moyens des services »;

Et à concurrence de 358.300.000 F au titre IV: « Interventions publiques ».

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état annexé à la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 30 décembre 1954.

Le président,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

ETAT ANNEXE

Tableau, par service et par chapitre, des crédits ouverts pour l'exercice 1955 au titre des dépenses ordinaires.

(En milliers de francs.)

Affaires étrangères.

III. — SERVICES FRANÇAIS EN SARRE

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

Conforme, à l'exception de:

1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

Chap. 31-01. — Rémunérations principales, 212.518,

Total pour la 1^{re} partie, 490.982.

Total pour le titre III, 773.515.

Total pour l'état annexé, 4.131.815.

ANNEXE N° 772

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie) sur la proposition de résolution de MM. Méric, Pic, Hauriou, Pierre Marty et des membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à déposer dans les délais les plus brefs les textes législatifs indispensables qui doteraient les « communes-dortoirs » de moyens financiers leur permettant de faire face à leurs obligations dans de bonnes conditions sans imposer anormalement la population sédentaire desdites communes, par M. Léo Hamon, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, I. — Dans une proposition de résolution déposée en juin dernier, MM. Méric, Pic, Hauriou, Pierre Marty et les membres du groupe socialiste demandent que le Gouvernement soit invité à déposer dans les délais les plus brefs les textes législatifs indispensables qui doteraient les « communes-dortoirs » de moyens financiers leur permettant de faire face à leurs obligations dans de bonnes conditions sans imposer anormalement la population sédentaire desdites communes.

(1) Voir: Conseil de la République, n° 316 (année 1954).

Si les difficultés financières pourtant évidentes des communes-dortoirs n'ont pas encore pu trouver de remède, c'est probablement avant tout parce que la notion même de communes-dortoirs a échappé jusqu'ici à toute définition précise, reposant sur des critères objectifs.

On pourrait cependant caractériser ces collectivités comme étant les communes qui, faisant partie d'une agglomération comprenant plusieurs communes, ont une population dont la plus grande partie travaille sur le territoire d'une autre commune et a tendance à y faire aussi ses achats.

II. — Or, la législation actuellement en vigueur ne procure de ressources appréciables qu'aux communes où s'exercent des activités commerciales intenses.

Les ressources fiscales essentielles des collectivités locales sont, en effet, la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires et les centimes additionnels.

Mais la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires est payée dans la commune où le redevable possède l'établissement qui réalise les affaires taxables.

Quant aux centimes additionnels, ils sont assis sur les anciennes contributions: patente, foncier bâti ou non bâti, mobilière, et rapportent aux communes qui possèdent des établissements commerciaux ou industriels importants et des constructions à usage d'habitation remontant à plus de vingt ans et non exonérées.

Ce système fiscal désavantage évidemment les communes-dortoirs car la population des communes-dortoirs fait, on l'a vu, généralement ses achats dans les communes où elle travaille et habite des constructions neuves exonérées pour vingt ans.

Il en résulte que:

Les établissements commerciaux susceptibles de payer une taxe locale importante recherchent évidemment les communes et les quartiers dits d'affaires que l'on ne trouve pas dans les communes dortoirs;

La patente est peu importante dans celles-ci par suite de l'absence d'industries et de la limitation des commerces aux seuls commerces courants de première nécessité tels que l'alimentation;

La contribution foncière n'est pas accrue par les constructions récentes;

Cependant, les charges des communes-dortoirs sont au moins aussi importantes que celles de autres communes car les services communaux (mairie, écoles, services de distribution d'eau, voirie, hôpitaux, assistance, crèches, etc.) desservent essentiellement les habitants d'une commune et non les personnes qui y travaillent.

Bien plus, les charges des communes-dortoirs sont souvent plus considérables qu'ailleurs car ce sont le plus fréquemment des localités où des groupes d'habitations importants ont été aménagés en l'espace des quelques dernières années, ce qui a entraîné pour les communes un accroissement très rapide de leurs dépenses en tous les domaines: pour elles, investissements et emprunts sont urgents.

Cet état de choses est souvent encore aggravé par le fait que certaines ressources locales (participation de l'Etat aux dépenses d'intérêt général, attribution du fonds national de péréquation) sont directement fonction du chiffre de la population légale fourni par le dernier recensement alors que les recensements sont séparés par un intervalle de plusieurs années pendant lequel la population ne cesse de croître.

Cette situation n'est d'ailleurs pas particulière à un département donné. Nos collègues citent des exemples empruntés à la Haute-Garonne mais on trouve aussi d'importantes communes-dortoirs dans le département de la Seine (Châtenay-Malabry, Fresnes, Châtillon-sous-Bagneux, le Plessis-Robinson), communes d'ascension rapide, Brancy et Aubervilliers depuis longtemps communes-dortoirs; et il en existe aussi d'autres auprès de la plupart des grands centres urbains.

Les centimes démographiques dans les communes de Paris, qui viennent d'être citées (le centime démographique exprime la capacité contributive moyenne d'un habitant de la commune) ne s'élèvent qu'à 0,54 à Brancy; 0,123 au Plessis-Robinson; 0,278 à Malakoff; 0,471 à Saint-Denis, contre 0,631 à Gennevilliers, 0,907 à Villeneuve-la-Garenne, le centime démographique moyen étant de 0,57 pour la Seine et, dans l'ensemble de la France, de 0,26.

On mesure par ces chiffres l'impossibilité d'équilibrer un budget dans de telles communes et l'urgence d'un remède réclamé par nos collègues.

Dans quelle voie faut-il le chercher ?

III. — Une première solution concevable aux difficultés de ces communes consisterait à créer dans chaque département un fonds de péréquation départemental de la taxe locale analogue à celui qui fonctionne dans le département de la Seine.

Dans ce dernier département, en effet, les communes suburbaines ne reçoivent pas d'attribution directe de taxe locale; les sommes qu'elles devraient percevoir à ce titre sont toutes versées à un fonds commun départemental géré par un comité composé en majorité de maires élus par leurs collègues et qui est susceptible de recevoir en outre les attributions du fonds national de péréquation de la taxe locale.

Mais la généralisation d'une telle mesure se heurte à des objections diverses: il n'y a pas de coïncidence entre les limites d'une agglomération et celles d'un département: si on peut considérer le

département de la Seine comme constitué tout entier par l'agglomération parisienne, il n'y a pratiquement pas d'autre département en France dont on puisse dire qu'il constitue tout entier une seule et même agglomération. Comment distinguer, dès lors, à l'intérieur d'un département, les communes qui feraient partie d'un seul fonds de péréquation de celles qui en seraient exclues ?

Par ailleurs, si l'agglomération ne recouvre qu'exceptionnellement tout un département, elle dépasse très souvent ses limites. L'agglomération lyonnaise, par exemple, déborde sur l'Isère et la Loire. L'agglomération parisienne, elle-même, déborde sur la Seine-et-Oise et même par endroits, sur la Seine-et-Marne, situation dont l'organisation en commun des transports parisiens a dû d'ailleurs tenir compte. Et nombreux sont les habitants de la Seine-et-Oise qui viennent travailler à Paris ou dans la Seine et les administrateurs locaux de Seine-et-Oise se plaignent d'une péréquation qui, limitée au seul département de la Seine, ne soulage point les difficultés de ce département de Seine-et-Oise dont on a pu dire qu'il constitue tout entier un « département-dortoir ».

Ces observations ne doivent pas faire abandonner la formule des fonds pluricommunaux de péréquation par zones; elles en marquent les difficultés techniques.

IV. — Au surplus, de telles mesures de péréquation seraient à elles seules insuffisantes; d'autres remèdes encore doivent être recherchés. La difficulté à laquelle on se heurte d'abord, ainsi qu'il a été indiqué précédemment, réside dans le fait que l'on ne peut donner une définition objective de la commune-dortoir et qu'il existe d'ailleurs des communes qui en présentent plus ou moins complètement les caractéristiques. Une autre difficulté tient, on l'a vu, à la forte variation d'une population en croissance constante entre deux recensements.

Aussi semble-t-il difficile de trouver des solutions limitées dans leur énoncé même aux seules communes-dortoirs et doit-on rechercher des solutions susceptibles d'intéresser aussi d'autres collectivités :

1° Les exemptions d'impôt foncier en faveur des constructions nouvelles étant une des sources principales de l'insuffisance des centimes additionnels des communes-dortoirs, il serait logique d'indemniser celles-ci des pertes de recettes qui en résultent; cette indemnisation pourrait être assurée par le fonds national de péréquation de la taxe locale; une disposition en ce sens figurait d'ailleurs à l'article 83 du projet de loi n° 7161 portant réforme fiscale déposé par le gouvernement Laniel en 1953. Ne faudrait-il pas le reprendre ?

2° En ce qui concerne, par ailleurs, la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires, on sait qu'une partie de son produit est affecté à un fonds de péréquation et il serait également judicieux de faire figurer, parmi les critères servant à la répartition des sommes versées par ce fonds aux communes, des éléments susceptibles d'avantager les communes-dortoirs.

Parmi les critères actuellement utilisés, dont la liste conformément à l'article 1577 du code général des impôts est fixée par le Comité national de péréquation de la taxe locale et entre lesquels chaque conseil général doit choisir, figurent :

La longueur ou la surface des chemins communaux;

Le montant du capital restant à rembourser sur les emprunts pour adduction d'eau;

La population;

Des indices tenant compte du montant par habitant de la taxe locale, de la valeur par habitant du centime et des revenus patrimoniaux.

Seuls parmi ces critères celui du montant de la taxe locale et, surtout, celui de la valeur du centime par habitant seraient de nature à favoriser les communes-dortoirs, ces valeurs étant toujours plus faibles dans ces collectivités par suite de l'insuffisance de la patente et des exonérations foncières.

Cependant, le Comité national de péréquation de la taxe locale a prévu, par ailleurs, que le montant des attributions de péréquation, ajouté à celui des attributions directes ne devrait pas être supérieur à la moyenne des attributions directes de taxe locale communales (soit pour 1951, 2.900 F par habitant et par an).

Or, les recettes de taxe locale des communes-dortoirs, tout en étant inférieures à celles des autres communes de leur importance, excèdent généralement ce chiffre de 2.900 F par habitant, ce qui limite l'aide qui leur est apportée par le fonds national de péréquation.

Il serait donc souhaitable: d'une part, que le Comité national de péréquation aménage le système de limitation qu'il a institué; d'autre part, qu'il recherche éventuellement des modalités de répartition susceptibles d'avantager les communes-dortoirs.

Il serait certes possible d'imposer de telles dispositions à cet organisme par la voie législative ou réglementaire mais ce procédé paraîtrait attentatoire aux libertés locales, le comité étant composé en majorité de maires et de présidents de conseils généraux élus par leurs collègues.

Il paraît donc préférable que le Parlement marque seulement son souci de voir le comité réserver son attention à cette question.

V. — Les suggestions qui tendent à transférer aux communes-dortoirs un certain nombre de recettes qui, jusqu'à présent, sont retenues par d'autres communes appellent cependant des critiques. C'est ainsi que notre collègue M. Verdeille, tout en souhaitant la création d'un plus grand nombre de fonds pluricommunaux, a fait observer que la misère des communes de France, même quand elles ne sont pas des communes-dortoirs, rend difficile qu'on réduise encore les ressources des contribuables des communes françaises et, notamment, des communes rurales, au profit des communes-dortoirs.

Les suggestions ci-dessus ne sauraient être écartées pour ce seul motif mais elles doivent évidemment être examinées avec circonspection.

Un texte législatif pourrait, par contre, prévoir pour les communes où la construction d'H. L. M. est en cours d'exécution et dans celles où le résultat du dernier recensement fait apparaître un accroissement de la population par rapport aux précédents dénombrements, que le nombre d'habitants servant à l'application de certains textes, dont la liste serait fixée par décret en conseil d'Etat, serait augmenté tous les ans, soit en fonction du nombre de logements mis en location, soit forfaitairement sur la base de l'augmentation annuelle moyenne de population constatée entre les deux derniers recensements.

Nous avons présenté ces suggestions dans la proposition de loi n° 213 (année 1950) et nous avons attiré l'attention du Gouvernement sur ces deux problèmes pendant la discussion de deux budgets du ministère de l'intérieur, tout comme l'avait fait, de son côté, notre collègue M. Roubert. (Voir les débats du Conseil de la République du 31 décembre 1949 et du 21 décembre 1951).

VI. — Il est évident, enfin, que les communes-dortoirs sont particulièrement intéressées par toutes dispositions tendant à favoriser les travaux neufs; ces travaux neufs ne sont-ils pas, on l'a vu, une nécessité impérieuse pour des communes qui connaissent ou ont connu une croissance rapide? Aussi notre collègue M. L'huillier a-t-il suggéré, au cours de la discussion de la commission de l'intérieur, de recourir à des subventions spéciales du budget de l'intérieur pour les constructions et aménagements nécessités par l'augmentation de la population (écoles, voirie, éclairage, œuvres sociales, services administratifs).

Nul doute que la création tant réclamée, si souvent envisagée et malheureusement en-core non réalisée d'une caisse nationale d'équipement des communes pourrait s'avérer ici d'un grand secours. La caisse nationale d'équipement aiderait naturellement les communes qui ont des travaux importants à effectuer — des pourcentages déterminés de ces crédits pourraient être affectés par priorité au soutien des communes ayant connu ou connaissant encore un développement rapide.

Ainsi le problème des communes-dortoirs serait, en quelque sorte, « écrasé » par des dispositions appropriées insérées dans le régime financier général des communes; les grandes difficultés de la gestion des communes-dortoirs seraient, sinon résolues, du moins notablement allégées par une parité de mesures à l'effet indirect mais certain.

C'est, on le voit, un ensemble de mesures complexées qui doit être étudié; l'effet recherché ne peut être atteint que si l'on procède, non pas par des dispositions fragmentaires, mais suivant un plan d'ensemble. Une réflexion et une initiative du Gouvernement paraissent donc s'imposer. Nous souhaitons que le Parlement trouve, par exemple lors d'une discussion budgétaire, l'occasion et le moyen juridique de rappeler au Gouvernement la nécessité de cette étude et de cette initiative à prendre dans un délai limité.

Mais il apparaît, en tout état de cause, à votre commission de l'intérieur d'attirer l'attention du Conseil de la République et du Gouvernement sur le problème dont les développements précédents n'ont fait qu'indiquer l'urgence et la complexité.

La suggestion de nos collègues MM. Mérie, Pic, Hauriou et Pierre Marty nous paraît donc éminemment raisonnable. Nous souhaitons que soit bientôt déposé un projet de loi sur le régime financier des communes-dortoirs qui pourrait, à la fois, réaliser des réformes équitables et nécessaires et attirer l'attention des administrateurs locaux les moins défavorisés sur une solidarité dont la conscience est la condition d'un essor des libertés locales.

Tels sont les motifs pour lesquels nous vous proposons d'adopter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à déposer dans les délais les plus brefs et en tout cas avant six mois, un projet de loi dotant les communes dites « communes-dortoirs » de ressources financières leur permettant de faire face à leurs obligations dans des conditions normales et sans imposition abusive de leurs contribuables.

ANNEXE N° 773

(Session de 1951. — Séance du 30 décembre 1951.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement: 1° à appliquer dans sa lettre et dans son esprit la loi n° 51-417 du 15 avril 1951 concernant le **Crédit mutuel du bâtiment**; 2° à rembourser au taux minimum de **20 p. 100** les versements des souscripteurs; 3° à hâter le règlement de ces remboursements; 4° à décider un **abaissement du taux des avances** faites par la **caisse des dépôts et consignations** au **Crédit foncier**, présentée par M. de Villoutreys, sénateur. — (Renvoyée à la commission des finances.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, la loi n° 51-417 du 15 avril 1951 a institué diverses dispositions en faveur des souscripteurs de contrats avec le **Crédit mutuel du bâtiment** et certaines sociétés de crédit différé.

Or, depuis la promulgation de cette loi, les intéressés n'ont encore perçu aucun acompte sur les sommes qu'ils doivent recevoir. Rappelons que la loi avait pour objet, non seulement d'éviter aux victimes de la déconfiture du Crédit mutuel du bâtiment la perte quasi-totale de leurs versements, mais surtout de leur permettre de mener à bien la construction ou l'achat pour lequel elles avaient souscrit des contrats, compte tenu des engagements qu'elles avaient pu prendre avec des tiers.

Au demeurant, le paragraphe III de l'article 1^{er} de la loi stipule que, pour les intéressés, les délais et avantages fiscaux accordés aux acquéreurs de terrains à bâtir sont prorogés d'un an. Ce délai risque de ne pouvoir être mis à profit si les paiements se font encore attendre.

Au cours de la discussion devant le Conseil de la République, le 6 avril 1954, j'étais intervenu pour que la loi fixât une date limite pour les règlements. Le ministre et divers sénateurs m'ont démontré que ma proposition n'était pas raisonnable et qu'au surplus elle risquait de jouer contre les intéressés, et le ministre des finances s'engagea « à donner toutes les instructions nécessaires pour que les plus grandes diligences soient observées ». Je retirai donc mon amendement.

Il me paraît indispensable de rappeler cette promesse, et aussi celle qu'avait faite devant l'Assemblée nationale le secrétaire d'Etat au budget concernant la proportion: 80 à 85 p. 100 des sommes récupérables. Or, les dernières déclarations ministérielles ne font plus mention que d'une proportion de 70 p. 100.

Cette réduction est motivée en grande partie par le fait que la caisse des dépôts et consignations réclame un taux d'intérêt de 5,75 p. 100 pour les avances qu'elle fait au Crédit foncier en vue d'acquiescer les grosses hypothécaires.

Ce taux est assurément un taux commercial régulier, mais ce n'est pas un taux « social ». Il conviendrait de le réduire au moins de moitié et de le ramener, par exemple, à 2,75 p. 100, qui est le taux des prêts aux offices d'habitations à loyer modéré. L'identité des objectifs à atteindre justifierait cet alignement.

La réduction des sommes récupérables mettra davantage encore en difficulté les nombreuses victimes des sociétés de crédit différé, déjà si durement frappées, et il importe de leur éviter ce sacrifice supplémentaire.

Je vous demande, en conséquence, mes chers collègues, de bien vouloir adopter la proposition de résolution ci-après:

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement:

- 1° A appliquer dans sa lettre et dans son esprit la loi n° 51-117 du 15 avril 1954 concernant le Crédit mutuel du bâtiment;
- 2° A rembourser au faux minimum de 80 p. 100 les versements des souscripteurs;
- 3° A hâter le règlement de ces remboursements;
- 4° A décider un abaissement du taux des avances faites par la caisse des dépôts et consignations au Crédit foncier.

ANNEXE N° 774

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifié par le Conseil de la République, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1955 (III. — Services français en Sarre), par M. Pellenc, sénateur, rapporteur général (1).

Nota. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 31 décembre 1954. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 30 décembre 1954, page 2614, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 775

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale portant ouverture de crédits provisoires applicables aux dépenses des services civils pour le mois de janvier 1955 et autorisation provisoire de percevoir les impôts pour l'exercice 1955, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (2). — (Renvoyé à la commission des finances.)

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 9283, 9491, 9553 et in-8° 1668, 9762, 9815 et in-8° 1723; Conseil de la République, nos 683, 718 et in-8° 209 (année 1954), 771 (année 1955).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 9830, 9816 et in-8° 1730.

Paris, le 30 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 30 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi portant ouverture de crédits provisoires applicables aux dépenses des services civils pour le mois de janvier 1955 et autorisation provisoire de percevoir les impôts pour l'exercice 1955.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum d'un jour à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréée, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,

Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

TITRE I^{er}

Dispositions générales relatives à l'exécution du budget.

Art. 1^{er}. — I. — Les dépenses et les recettes du budget général, ainsi que les opérations de trésorerie de l'Etat sont, pour le mois de janvier 1955, réglées conformément aux dispositions de la présente loi et des lois de développement.

II. — Aucune mesure législative ou réglementaire susceptible d'entraîner, soit une dépense nouvelle, soit l'accroissement d'une dépense déjà existante, soit une majoration de la charge nette entraînée par la gestion des comptes spéciaux du Trésor, au delà des montants globaux fixés par les articles 2 à 11 ci-après et par les lois de développement ou de provoquer une diminution des recettes dont la perception est autorisée par l'article 13 ci-après, ou encore, soit d'accroître les charges, soit de réduire les ressources des divers régimes d'assistance et de sécurité sociale, ne pourra intervenir au cours du mois de janvier 1955, sans avoir fait l'objet, s'il y a lieu, de l'ouverture préalable d'un crédit provisionnel ou supplémentaire au chapitre intéressé et avant qu'aient été dégagées, en contre-partie et pour un montant équivalent, soit des ressources nouvelles ne figurant pas parmi les recettes déjà autorisées, soit des économies correspondant à la suppression d'une dépense antérieurement autorisée.

Art. 2. — II est ouvert aux ministres, pour le mois de janvier 1955, au titre des dépenses ordinaires des services civils imputables sur le budget général, des crédits provisoires dont le montant est fixé globalement à 127.302.680.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 22.792.881.000 F, au titre I^{er}: « Dette publique et dépenses en atténuation de recettes »;

A concurrence de 653.973.000 F, au titre II: « Pouvoirs publics »;

A concurrence de 61.577.578.000 F, au titre III: « Moyens des services »;

A concurrence de 42.278.218.000 F, au titre IV: « Interventions publiques ».

Art. 3. — II est ouvert aux ministres, pour le mois de janvier 1955, au titre des dépenses en capital des services civils imputables sur le budget général, des crédits provisoires dont le montant est fixé globalement à 30.218.061.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 2.959.345.000 F au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat »;

A concurrence de 8.215.634.000 F au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. — A. Subventions et participations »;

A concurrence de 2.570.160.000 F au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. — B. Prêts et avances »;

A concurrence de 16.472.916.000 F au titre VII: « Réparations des dommages de guerre ».

Art. 4. — II est accordé aux ministres, au titre des dépenses en capital des services civils imputables sur le budget général, des autorisations de programme provisoires d'un montant de 127.715 millions 282.000 F.

Ces autorisations de programme s'appliquent:

A concurrence de 16.639.325.000 F au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat »;

A concurrence de 57.024.624.000 F au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. — A. Subventions et participations »;

A concurrence de 48.375.333.000 F au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. — B. Prêts et avances »;

A concurrence de 55.616 millions de francs au titre VII: « Réparations des dommages de guerre ».

Art. 5. — Il est ouvert aux ministres, pour le mois de janvier 1955, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées (titre VIII), des autorisations de programme s'élevant à la somme totale de 9.500 millions de francs et des crédits de paiement d'un montant global de 3.767.666.000 F.

Art. 6. — Il est ouvert aux ministres, pour le mois de janvier 1955, au titre des dépenses des services civils imputables sur les budgets annexes rattachés pour ordre au budget général, des crédits provisoires s'élevant à la somme totale de 30.810.258.000 F.

A concurrence de 29.467.634.000 F, ces crédits s'appliquent aux dépenses d'équipement.

Art. 7. — Il est accordé aux ministres, au titre des dépenses d'équipement des services civils imputables sur les budgets annexes rattachés pour ordre au budget général, des autorisations de programme d'un montant total de 5.535 millions de francs.

Art. 8. — Il est accordé au ministre du logement et de la reconstruction pour le mois de janvier 1955, au titre des dépenses mises à la charge de la caisse autonome de la reconstruction, des autorisations de programme et des crédits de paiement provisoires s'élevant respectivement à 55.616 millions de francs et à 15.625 millions de francs.

Art. 9. — Les crédits et les autorisations de programme provisoires accordés par les articles 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 seront répartis, par service et par chapitre, conformément aux nomenclatures proposées dans les projets de loi de développement pour l'exercice 1955, au moyen de décrets pris sur le rapport du ministre des finances, des affaires économiques et du plan et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.

Ces crédits et ces autorisations de programme deviendront automatiquement caducs dès la promulgation des lois de développement correspondantes.

Art. 10. — Jusqu'au 31 janvier 1955, la Société nationale des chemins de fer français est autorisée à engager, au titre de son programme de travaux neufs pour l'exercice 1955, des dépenses s'élevant à la somme totale de 41.187 millions de francs.

Art. 11. — Le Gouvernement est autorisé, en attendant la promulgation de la loi relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955 et dans la mesure où ces dispositions sont prévues dans le projet de loi n° 955, à appliquer aux comptes spéciaux du Trésor au cours du mois de janvier 1955 le régime prévu par la législation en vigueur en fixant provisoirement par décret les crédits limitatifs et les découverts indispensables à l'exécution des opérations de recettes et de dépenses retracées dans les comptes spéciaux du Trésor.

Art. 12. — Il est interdit aux ministres de prendre des mesures entraînant des augmentations de dépenses imputables sur les crédits ouverts par les articles précédents et qui ne résulteraient pas de l'application des lois et ordonnances antérieures, des dispositions de la présente loi et des lois de développement.

Les ministres ordonnateurs, le ministre des finances, des affaires économiques et du plan et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques seront personnellement responsables des décisions prises à l'encontre de la disposition ci-dessus.

TITRE II

Vies et moyens.

Art. 13. — I. — La perception des impôts directs et indirects et des produits et revenus publics continuera à être opérée, jusqu'à la promulgation de la loi de finances pour l'exercice 1955, conformément aux lois et décrets en vigueur.

Continuera d'être faite jusqu'à la promulgation de la loi de finances pour l'exercice 1955 la perception, conformément aux lois et décrets existants, des divers produits et revenus affectés aux budgets annexes et aux dépenses du titre VIII: « Dépenses effectuées sur ressources affectées » des budgets civils.

Continuera également à être faite, jusqu'à la promulgation de la loi de finances pour l'exercice 1955, la perception, conformément aux lois et décrets existants, des divers droits, produits et revenus affectés aux départements, aux communes, aux établissements publics et aux communautés d'habitants dûment autorisés.

Continueront également à être perçues jusqu'à la promulgation de la loi de finances pour l'exercice 1955, les taxes parafiscales dont la perception a été autorisée en 1954.

II. — Toutes contributions directes ou indirectes autres que celles qui sont autorisées par les lois, ordonnances et décrets en vigueur, par la présente loi, ou par les lois de développement, à quelque titre et sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine contre les employés qui confection-

neraient les rôles et tarifs et ceux qui en poursuivraient le recouvrement d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition pendant trois années, contre tous perceveurs, percepteurs ou individus qui en auraient fait la perception.

Sont également punissables des peines prévues à l'égard des concussionnaires tous détenteurs de l'autorité publique qui, sous une forme quelconque et pour quelque motif que ce soit, auront, sans autorisation de la loi, accordé des exonérations ou franchises de droits, impôts ou taxes publiques ou auront effectué gratuitement la délivrance de produits des établissements de l'Etat.

Art. 14. — Le ministre des finances, des affaires économiques et du plan est autorisé à procéder en 1955, dans les conditions fixées par décret:

1° A des opérations facultatives de conversion de la dette publique et de renouvellement ou de consolidation de la dette flottante, ainsi que de la dette à échéance massive du Trésor;

2° A des émissions de rentes perpétuelles et de titres à long, moyen et court termes pour couvrir l'ensemble des charges de la trésorerie.

Art. 15. — Au cours du mois de janvier 1955,

1° Pour permettre le règlement des indemnités de reconstitution, sont prorogées:

a) L'autorisation d'émission donnée à la caisse autonome de la reconstruction, par l'article 11 de la loi n° 48-1973 du 31 décembre 1948, modifié;

b) Les dispositions prévues aux articles 41 et 42 de la loi n° 50-135 du 31 janvier 1950, complétées par l'article 5 de la loi n° 51-650 du 24 mai 1951, et à l'article 1° de la loi n° 53-319 du 15 avril 1953,

2° Pourront être réglées dans la limite du maximum de 250 millions de francs, selon les modalités prévues aux articles 41 et 42 de la loi n° 50-135 du 31 janvier 1950, complétées par l'article 5 de la loi n° 51-650 du 24 mai 1951, les indemnités de dépossession aux spoliés, instituées par l'article 3 de la loi n° 49-573 du 23 avril 1949, et les indemnités dues aux industriels, commerçants et artisans qui ne peuvent bénéficier du report de leurs baux mis à la charge de l'Etat par l'article 73 de la loi n° 51-508 du 21 mai 1951.

3° Pourront être réglées dans la limite d'un montant maximum de 6.250 millions de francs, les indemnités mobilières versées en application des articles 41 et 43 du décret n° 53-717 du 9 août 1953 modifié.

4° Le ministère des finances, des affaires économiques et du plan est autorisé à émettre des titres pour l'application de la loi n° 48-1313 du 26 août 1948 relative à l'indemnité d'éviction dans la limite de 125 millions de francs.

TITRE III

Dispositions diverses.

Art. 16. — Il est ouvert au ministre de l'éducation nationale, au titre du chapitre 56-82: « Bâtimens civils et palais nationaux. — Travaux d'équipement » du budget de l'éducation nationale pour l'exercice 1955, une autorisation de programme et un crédit de paiement s'élevant respectivement à 750 millions de francs et à 400 millions de francs.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 30 décembre 1954.

Le président,

Signé: André LE TROQUER.

ANNEXE N° 776

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits provisionnels affectés aux dépenses des services militaires pour les deux premiers mois de l'exercice 1955, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

Paris, le 30 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 30 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi portant ouverture des crédits provisionnels affectés aux dépenses de services militaires pour les deux premiers mois de l'exercice 1955.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

(1) Voir: Assemblée nationale (2° législ.), nos 9807, 9823 et in-8° 4731.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum d'un jour à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agrérez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est ouvert aux ministres, pour les mois de janvier et février 1955, au titre des dépenses de fonctionnement et d'équipement des services militaires imputables sur le budget général, des crédits provisionnels s'élevant à la somme totale de 166 milliards 161.471.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 112.925.957.000 F au titre III: « Moyens des armes et services »;

A concurrence de 48.920.000 F au titre IV: « Interventions publiques et administratives »;

A concurrence de 53.486.597.000 F au titre V: « Equipement ».

Art. 2. — Il est ouvert aux ministres, pour les mois de janvier et février 1955, au titre des dépenses des services militaires imputables sur les budgets annexes rattachés pour ordre au budget général, des crédits provisionnels s'élevant à la somme totale de 10.302.338.000 F et répartis comme suit:

Service des essences, 5.957.938.000 F; service des poudres, 4 milliards 314.100.000 F. — Total, 10.302.338.000 F.

Art. 3. — Les ministres sont autorisés, jusqu'au 28 février 1955, à engager, en excédent des crédits ouverts pour les deux premiers mois de l'année 1955, des dépenses égales à une fois et demie le montant de ces crédits sur les chapitres ci-après:

SECTION AIR

Chap. 32-42. — Chauffage. — Eclairage. — Eau.

Chap. 34-51. — Entretien et réparation du matériel assurés par le service du matériel de l'armée de l'air.

Chap. 34-52. — Carburants de l'armée de l'air.

Chap. 34-91. — Armes et services. — Frais de transport de matériel.

Chap. 34-92. — Dépenses de fonctionnement des unités, formations et établissements de l'armée de l'air.

Chap. 35-61. — Entretien des immeubles et du domaine militaire.

SECTION GUERRE

Chap. 34-52. — Entretien des véhicules, de l'armement et des munitions.

Chap. 34-51. — Entretien du matériel du service des transmissions.

Chap. 34-61. — Entretien du matériel du génie.

Chap. 34-91. — Etudes et expérimentations techniques.

Chap. 35-61. — Service du génie. — Entretien des immeubles et du domaine militaire.

SECTION MARINE

Chap. 32-41. — Alimentation.

Chap. 32-42. — Habillement et casernement. — Dépenses d'entretien.

Chap. 34-41. — Combustibles et carburants.

Chap. 34-42. — Approvisionnement de la marine.

Chap. 34-91. — Frais d'instruction. — Ecoles. — Recrutement.

Chap. 34-93. — Entretien et renouvellement des matériels automobiles (service général, commissariat et travaux maritimes) et des matériels roulants et spécialisés de l'aéronautique navale.

Chap. 35-91. — Entretien des immeubles et du domaine militaire.

En outre, les ministres sont autorisés à engager jusqu'au 28 février 1955, des dépenses en excédent des crédits ouverts pour les deux premiers mois de l'année, dans les limites ci-après fixées:

SECTION COMMUNE

Chap. 34-61. — Service de santé. — Matériel et fonctionnement, 353 millions de francs.

SECTION MARINE

Chap. 34-71. — Entretien des bâtiments de la flotte et des matériels militaires et dépenses de fonctionnement des constructions et armes navales, 1 milliard de francs.

FRANCE D'OUTRE-MER

Chap. 32-41. — Service de santé, 54 millions de francs.

Chap. 34-51. — Fonctionnement du service de l'armement, 400 millions de francs.

Chap. 34-52. — Fonctionnement du service automobile, 500 millions de francs.

Chap. 34-61. — Fonctionnement du service des transmissions, 150 millions de francs.

Chap. 35-71. — Entretien du domaine militaire. — Loyers. — Travaux du génie en campagne. — Gendarmerie, 500 millions de francs.

Art. 4. — Il est accordé aux ministres, au titre du budget général, pour les dépenses d'équipement des services militaires, des autorisations de programme s'élevant à la somme totale de 96.751.500.000 F.

Ces autorisations de programme s'appliquent:

A concurrence de 5.120 millions de francs au titre III: « Moyens des armes et services »;

A concurrence de 91.331.500.000 F au titre V: « Equipement ».

Art. 5. — Il est accordé aux ministres, au titre des dépenses des services militaires imputables sur les budgets annexes rattachés pour ordre au budget général, des autorisations de programme s'élevant à la somme totale de 1.582.750.000 F, et réparties comme suit:

Service des essences, 268.250.000 F; service des poudres, 1 milliard 314.500.000 F. — Total, 1.582.750.000 F.

Art. 6. — L'article 11 de la loi n° 50-1615 du 31 décembre 1950 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« La suspension prononcée par l'article 47 de la loi n° 46-697 du 5 avril 1946 de l'exercice du droit de réquisition visé par le quatrième alinéa de l'article 10 du décret-loi du 24 mai 1938 relatif à l'ouverture de crédits et à l'équilibre du budget de l'Etat est prorogée.

« Toutefois, l'exercice de ce droit est maintenu en cas de mouvements ou opérations provoqués par des nécessités de défense nationale. »

Art. 7. — Des décrets pris sur le rapport du ministre de la défense nationale et des forces armées et du secrétariat d'Etat aux finances et aux affaires économiques pourront, après avis conforme de la commission des finances et de la commission de la défense nationale de l'Assemblée nationale et avis de la commission des finances et de la commission de la défense nationale du Conseil de la République, procéder à des transferts de crédits entre les chapitres homologues des budgets des sections commune, air, guerre, marine d'une part, et des forces d'Extrême-Orient, d'autre part.

Art. 8. — Le ministre de la défense nationale et des forces armées est autorisé à prendre, à partir du 1^{er} janvier 1955, les mesures nécessaires en vue du renforcement des effectifs de l'armée de l'air à concurrence de 1.280 sous-officiers et de 1.662 hommes de troupe servant, soit pendant la durée légale, soit au delà de la durée légale du service militaire.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 30 décembre 1954.

Le président,

Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 777

(Session de 1954. — Séance du 30 décembre 1954.)

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier le **Protocole** modifiant et complétant le **traité de Bruxelles**, signé à Paris le 23 octobre 1954, et les protocoles rattachés, relatifs aux **forces des puissances de l'Union de l'Europe occidentale**, au **contrôle des armements** et à l'**agence de contrôle des armements**, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des affaires étrangères.)

Paris, le 30 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 30 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier le protocole modifiant et complétant le traité de Bruxelles, signé à Paris le 23 octobre 1954, et les protocoles rattachés relatifs aux forces des puissances de l'Union de l'Europe occidentale, au contrôle des armements et à l'agence de contrôle des armements.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n° 9804, 9837, et in-8°, n° 1728.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa première lecture, d'un délai maximum de deux mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Article unique. — I. — Le Président de la République est autorisé à ratifier le protocole modifiant et complétant le traité de Bruxelles, signé à Paris le 23 octobre 1951, et les protocoles rattachés relatifs aux forces des puissances de l'Union de l'Europe occidentale, au contrôle des armements et à l'agence de contrôle des armements.

II. — Le dépôt des instruments de ratification sur les protocoles visés par l'alinéa premier devra avoir lieu conjointement pour l'ensemble des accords signés à Paris le 23 octobre 1951 et qui constituent un tout.

III. — Un exemplaire des protocoles visés ci-dessus demeurera annexé à la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 30 décembre 1951.

Le président,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 778

(Session de 1951. — Séance du 31 décembre 1951.)

PROPOSITION DE LOI, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiée par le Conseil de la République, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, tendant à modifier certaines dispositions de l'ordonnance n° 45-170 du 2 février 1945 et de la loi n° 52-799 du 10 juillet 1952 relatives au régime de l'allocation de vieillesse agricole, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyée à la commission de l'agriculture.)

Paris, le 31 décembre 1951.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 31 décembre 1951, l'Assemblée nationale a adopté, avec modifications, une proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale modifiée par le Conseil de la République, tendant à modifier certaines dispositions de l'ordonnance n° 45-170 du 2 février 1945 et de la loi n° 52-799 du 10 juillet 1952 relatives au régime de l'allocation de vieillesse agricole.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de cette proposition de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa deuxième lecture, d'un délai maximum de cent jours à compter du dépôt de cette proposition de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté, en deuxième lecture, la proposition de loi dont la teneur suit:

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — I. —

« Art. 10. —
(Suppression du paragraphe II.)

« Art. 12. — L'organisation autonome des professions agricoles est chargée de servir:

« Soit une allocation dans les conditions prévues au chapitre premier du présent titre;

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 6119, 6271, 6155, 7161, 7823, 6381, 6576, 6982, 8021, 8951, et in-8° nos 1529, 9615, 9761, et in-8°, n° 1733; Conseil de la République, nos 486, 585, 661, 671 et in-8°, n° 292 (année 1951).

« Soit une retraite dans les conditions prévues au chapitre II du présent titre,

aux exploitants agricoles ayant exercé comme dernière activité professionnelle l'une des activités visées à l'article 7 modifié de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948, pendant quinze ans au moins, en qualité de chef d'exploitation ou d'entreprise.

« N'est, en aucun cas, considérée comme chef d'exploitation ou d'entreprise, sans préjudice de l'application de l'article 26 de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948, la personne dont l'exploitation n'a pas un revenu cadastral initial d'au moins 50 F; toutefois, ce chiffre pourrait être ramené à 40 F pour les personnes mettant en valeur des terres dont le revenu cadastral initial moyen est inférieur à 15 F par hectare.

« Par dérogation aux prescriptions du premier paragraphe du présent article, l'interruption d'activité résultant d'un fait de guerre ou de maladie ou d'infirmités graves empêchant toute activité professionnelle ne privera pas le requérant du droit à l'allocation.

« Dans le bail à métayage, le preneur et le bailleur sont considérés comme chefs d'exploitation, le premier sous réserve qu'il ne soit pas assujéti au régime des assurances sociales au titre de salarié, le second sous réserve de l'application de l'article 3 modifié de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948.

« Art. 19. — La totalité des dépenses de l'organisation autonome des allocations et retraites de vieillesse agricole est couverte:

« 1^o Par une double cotisation professionnelle;

« a) L'une à la charge de chaque membre majeur non salarié dépendant du régime, à l'exception des titulaires, soit d'une allocation, pension ou rente vieillesse, soit d'une retraite, âgés d'au moins 65 ans ou de 60 ans en cas d'incapacité au travail et de leur conjoint;

« b) L'autre assise sur le revenu cadastral initial de chaque exploitation;

« 2^o Par une participation du fonds national d'allocation de vieillesse agricole institué par l'article 23 ci-après. »

II. — Le paragraphe premier de l'article 2 de l'ordonnance n° 45-170 du 2 février 1945 relative à l'allocation aux vieux travailleurs salariés est complété par le dernier alinéa suivant:

« Les personnes qui remplissent les conditions pour avoir droit à l'allocation aux vieux travailleurs salariés, sauf celle relative à la dernière activité professionnelle, et dont l'exercice de la dernière activité ouvre droit à une allocation d'un montant inférieur, percevront l'allocation aux vieux travailleurs salariés et la caisse débitrice de cette allocation sera subrogée dans les droits du bénéficiaire à l'égard de la caisse dont relève la dernière activité professionnelle. »

Délibéré en séance publique, à Paris, le 31 décembre 1951.

Le président,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

ANNEXE N° 779

(Session de 1951. — Séance du 31 décembre 1951.)

RAPPORT, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits provisionnels affectés aux dépenses des services militaires pour les deux premiers mois de l'exercice 1955, par M. Pierre Boudet, sénateur (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 1^{er} janvier 1955. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 31 décembre 1951, page 2617, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 780

(Session de 1951. — Séance du 31 décembre 1951.)

AVIS, présenté au nom de la commission de la défense nationale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits provisionnels affectés aux dépenses des services militaires pour les deux premiers mois de l'exercice 1955, par M. Abrie, sénateur (2).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 1^{er} janvier 1955. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 31 décembre 1951, page 2619, 2^e colonne.)

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 9807, 9823 et in-8° 4731; Conseil de la République, n° 776 (année 1951).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 9807, 9823 et in-8° 4731; Conseil de la République, nos 776 et 779 (année 1951).

ANNEXE N° 781

(Session de 1954. — Séance du 31 décembre 1954.)

RAPPORT, fait au nom de la commission de l'agriculture, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiée par le Conseil de la République, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale dans sa 2^e lecture, tendant à modifier certaines dispositions de l'ordonnance n° 45-170 du 2 février 1945 et de la loi n° 52-799 du 10 juillet 1952 relatives au régime de l'allocation de **vieillesse agricole**, par M. Dulin, au nom de M. Monsarrat, sénateurs (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 1^{er} janvier 1955. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 31 décembre 1954, page 2663, 2^e colonne.)

ANNEXE N° 782

(Session de 1954. — Séance du 31 décembre 1954.)

RAPPORT, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de **crédits provisionnels** applicables aux dépenses des **services civils** pour le mois de **janvier 1955** et autorisation de percevoir les impôts pour l'exercice 1955, par M. Pellenc, sénateur, rapporteur général (2).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 1^{er} janvier 1955. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 31 décembre 1954, page 2636, 2^e colonne.)

ANNEXE N° 783

(Session de 1954. — Séance du 31 décembre 1954.)

AVIS, présenté au nom de la commission des finances, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiée par le Conseil de la République, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale dans sa 2^e lecture, tendant à modifier certaines dispositions de l'ordonnance n° 45-170 du 2 février 1945 et de la loi n° 52-799 du 10 juillet 1952 relatives au régime de l'allocation de **vieillesse agricole**, par M. Coudé du Foresto, sénateur (3).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 1^{er} janvier 1955. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 31 décembre 1954, page 2663, 2^e colonne.)

ANNEXE N° 784

(Session de 1954. — Séance du 31 décembre 1954.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale, modifié par le Conseil de la République, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, portant ouverture de **crédits provisionnels** affectés aux dépenses des **services militaires** pour les **deux premiers mois de l'exercice 1955**, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (4). — (Renvoyé à la commission des finances.)

Paris, le 31 décembre 1954.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 31 décembre 1954, l'Assemblée nationale a adopté avec modifications, en deuxième lecture, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifié par le Conseil de la République, portant ouverture de crédits provisionnels affectés aux dépenses des services militaires pour les deux premiers mois de l'exercice 1955.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 6119, 6271, 6455, 7161, 7828, 6331, 6576, 6982, 8021, 8954 et in-8° 1529; 9615, 9761 et in-8° 1733; Conseil de la République: nos 486, 585, 664, 671 et in-8° 262 (année 1954); 778 (année 1954).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9839, 9946 et in-8° 1730; Conseil de la République, n° 775 (année 1954).

(3) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 6119, 6271, 6455, 7161, 7828, 6331, 6576, 6982, 8021, 8954 et in-8° 1529; 9615, 9761 et in-8° 1733; Conseil de la République, nos 486, 585, 664, 671 et in-8° 262 (année 1954); 778 et 781 (année 1954).

(4) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9807, 9823 et in-8° 4731, 9657 et in-8° 1731; Conseil de la République, nos 776, 779, 780 et in-8° 322 (année 1954).

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir le Conseil de la République.

L'Assemblée nationale a pris acte de ce que le Conseil de la République dispose, pour sa deuxième lecture, d'un délai maximum d'un mois à compter du dépôt de ce projet de loi sur son bureau.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agrérez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: ANDRÉ LE TROQUER.

L'Assemblée nationale a adopté, en deuxième lecture, le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI*Ouverture de crédits provisionnels au titre du budget général.*

Art. 1^{er}. — Il est ouvert aux ministres, pour les mois de janvier et février 1955, au titre des dépenses de fonctionnement et d'équipement des services militaires imputables sur le budget général, des crédits provisionnels s'élevant à la somme totale de 166 milliards 161.174.000 F.

Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 112.925.957.000 F au titre III: « Moyens des armes et services »;

A concurrence de 48.920.000 F au titre IV: « Interventions publiques et administratives »;

A concurrence de 53.186.597.000 F au titre V: « Equipement ».

Ouverture de crédits provisionnels au titre des budgets annexes.

Art. 2. — Il est ouvert aux ministres, pour les mois de janvier et février 1955, au titre des dépenses des services militaires imputables sur les budgets annexes rattachés pour ordre au budget général, des crédits provisionnels s'élevant à la somme totale de 10.302.338.000 F et répartis comme suit:

Service des essences, 5.957.938.000 F; service des poudres, 4 milliards 344.400.000 F. — Total, 10.302.338.000 F.

Autorisation d'engager des dépenses au delà des crédits ouverts pour les deux premiers mois de 1955.

Art. 3. — Les ministres sont autorisés, jusqu'au 28 février 1955, à engager, en excédent des crédits ouverts pour les deux premiers mois de l'année 1955, des dépenses égales à une fois et demie le montant de ces crédits sur les chapitres ci-après:

SECTION AIR

Chap. 32-42. — Chauffage. — Eclairage. — Eau.

Chap. 34-51. — Entretien et réparation du matériel assurés par le service du matériel de l'armée de l'air.

Chap. 34-52. — Carburants de l'armée de l'air.

Chap. 34-91. — Armes et services. — Frais de transport de matériel.

Chap. 34-92. — Dépenses de fonctionnement des unités, formations et établissements de l'armée de l'air.

Chap. 35-61. — Entretien des immeubles et du domaine militaire.

SECTION GUERRE

Chap. 34-52. — Entretien des véhicules, de l'armement et des munitions.

Chap. 34-54. — Entretien du matériel du service des transmissions.

Chap. 34-61. — Entretien du matériel du génie.

Chap. 34-91. — Etudes et expérimentations techniques.

Chap. 35-61. — Service du génie. — Entretien des immeubles et du domaine militaire.

SECTION MARINE

Chap. 32-41. — Alimentation.

Chap. 32-42. — Habillement et casernement. — Dépenses d'entretien.

Chap. 34-41. — Combustibles et carburants.

Chap. 34-42. — Approvisionnements de la marine.

Chap. 34-91. — Frais d'instruction. — Ecoles. — Recrutement.

Chap. 34-93. — Entretien et renouvellement des matériels automobiles (service général, commissariat et travaux maritimes) et des matériels roulants et spécialisés de l'aéronautique navale.

Chap. 35-91. — Entretien des immeubles et du domaine militaire.

En outre, les ministres sont autorisés à engager jusqu'au 28 février 1955, des dépenses en excédent des crédits ouverts pour les deux premiers mois de l'année, dans les limites ci-après fixées:

SECTION COMMUNE

Chap. 34-61. — Service de santé. — Matériel et fonctionnement, 353 millions de francs.

SECTION MARINE

Chap. 34-71. — Entretien des bâtiments de la flotte et des matériels militaires et dépenses de fonctionnement des constructions et armes navales, 4 milliards de francs.

FRANCE D'OUTRE-MER

Chap. 32-41. — Service de santé, 54 millions de francs.

Chap. 34-51. — Fonctionnement du service de l'armement, 400 millions de francs.

Chap. 34-52. — Fonctionnement du service automobile, 500 millions de francs.

Chap. 34-61. — Fonctionnement du service des transmissions, 150 millions de francs.

Chap. 35-71. — Entretien du domaine militaire. — Loyers. — Travaux du génie en campagne. — Gendarmerie, 500 millions de francs.

.....
Art. 9 (nouveau). — (Suppression.)

Délibéré en séance publique, à Paris, le 31 décembre 1954.

Le président,

Signé: ANDRE LE TROQUER.

ANNEXE N° 785

(Session de 1954. — Séance du 31 décembre 1954.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifié par le Conseil de la République, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, portant ouverture de **crédits provisionnels** affectés aux dépenses des **services militaires** pour les **deux premiers mois** de l'**exercice 1955**, par M. Pierre Boudet, sénateur (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 1^{er} janvier 1955. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 31 décembre 1954, page 2665, 2^e colonne.)

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 9807, 9823 et in-8° 4734, 9857 et in-8° 4734; Conseil de la République, nos 776, 779, 780 et in-8° 322 (année 1954), 784 (année 1951).