

S É N A T

DEUXIEME SESSION ORDINAIRE 1966-1967

Service des Commissions.

BULLETIN DES COMMISSIONS

AFFAIRES CULTURELLES

Mercredi 31 mai 1967. — *Présidence de M. Louis Gros, président.* — La commission a entendu M. Raison, Directeur du Théâtre et des Maisons de la Culture au Ministère d'Etat chargé des Affaires culturelles.

M. Raison a tout d'abord défini l'organisation de la direction dont il a la charge et les principes de son action, entreprise difficile qui doit concilier le respect de la liberté du créateur, la tutelle de l'Etat et des collectivités et le souci d'atteindre par l'action culturelle un public toujours plus nombreux et nouveau.

Les maisons de la culture, a dit M. Raison, sont des centres de diffusion, de création et de recherche artistiques, ce qui n'exclut nullement le développement d'autres activités culturelles telles que les maisons de jeunes ou les associations. Elles se distinguent de ces dernières en ce qu'elles sont un moyen d'expression d'une équipe de créateurs.

Ayant défini leur statut et dressé le bilan de leurs activités, M. Raison a déclaré qu'à une période d'empirisme succédait maintenant une période d'organisation et d'implantation rationnelles des maisons de la culture. Il a aussi précisé qu'il convenait d'organiser la profession des animateurs en aménageant pour eux des possibilités de promotion.

M. Raison a ensuite abordé les problèmes relatifs au théâtre. Les centres dramatiques et les troupes permanentes sont au nombre de dix-neuf alors que la couverture rationnelle de tout le territoire en nécessiterait vingt-cinq. Malgré la modicité des crédits qui leur sont alloués, ces centres et ces troupes fonctionnent de manière assez satisfaisante, mais il faudrait améliorer les échanges entre Paris, la province et l'étranger.

M. Raison a, par ailleurs, défini la mission assignée à chacun des théâtres nationaux dramatiques. La Comédie-Française doit essentiellement représenter les pièces du répertoire traditionnel, tandis qu'il incombe au Théâtre national populaire de favoriser l'accès aux valeurs culturelles d'un public de masse. Quant au Théâtre de France, il doit se spécialiser dans la création et la recherche. Le problème des statuts du Théâtre de France et du T. N. P., gérés actuellement sous le régime de la concession, est en voie de règlement. M. Raison a estimé nécessaire que chacun de ces théâtres possède une seconde salle, d'expérience ou d'essai, ce qui est déjà le cas pour deux d'entre eux ; il s'est donc déclaré très favorable au projet de création d'une petite salle pour la Comédie-Française.

Au sujet de la « Réunion des théâtres lyriques nationaux », M. Raison a affirmé la nécessité d'un examen d'ensemble de l'art lyrique en France dont les manifestations seront toujours très coûteuses. L'effort devrait porter sur une amélioration des programmes et un accroissement des échanges entre Paris et la province.

Les théâtres privés, qui sont pour la presque totalité des théâtres parisiens, posent de graves problèmes : fiscalité, gestion, dépenses élevées afférentes aux décors et à la mise en scène. Une commission est actuellement chargée d'étudier ces problèmes complexes.

Enfin, en ce qui concerne l'aide à la création artistique, M. Raison a énuméré les différentes possibilités offertes par le Ministère d'Etat : aide à la création de pièces d'auteurs français, aide aux jeunes animateurs, concours des jeunes compagnies.

En conclusion, M. Raison a déclaré que l'activité des théâtres et des maisons de la culture devait s'intégrer dans une action culturelle d'ensemble et que déjà un effort considérable avait été réalisé en ce sens; des résultats appréciables ont été obtenus.

M. Raison a répondu aux questions posées notamment par le président, MM. Pado et Rastoin.

Au nom de la commission, le président a remercié M. Raison pour son exposé riche d'enseignements et qui laisse espérer une action efficace.

AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

Mercredi 31 mai 1967. — *Présidence de M. Jean Bertaud, président.* — La commission a entendu M. André Ségalat, Président de la S. N. C. F., sur la situation financière, la politique tarifaire et les perspectives d'évolution de cette société.

M. Ségalat a tout d'abord déclaré que les responsables de la S. N. C. F. se trouvaient aujourd'hui un peu dans la situation des premiers exploitants, le chemin de fer étant entré dans une ère de mutations profondes et devant, en même temps, faire face, chaque jour, à des exigences nouvelles.

En ce qui concerne les *perspectives d'évolution du trafic* pendant la période du V^e Plan (1966-1970) dans le domaine des voyageurs, l'objectif fixé — soit 44,5 milliards de voyageurs/km — semble devoir être atteint, la progression apparaissant plus rapide que prévu dans la banlieue parisienne en raison de l'accroissement démographique de cette région et de la modernisation des installations; les grandes lignes sont en revanche concurrencées par le développement de l'aviation intérieure et celui du trafic routier.

Quant aux marchandises, l'objectif prévu pour 1970 est de 76,6 milliards de tonnes/km; or, en 1966, le trafic atteint seulement 65,5 milliards de tonnes/km — ce qui marque un retard faible, mais sensible cependant. Analysant la nature des trafics, le Président de la S. N. C. F. a précisé que la baisse affectant le charbon et le minerai est compensée par le développement remarquable des transports de produits chimiques (+ 12 p. 100 par an) et des hydrocarbures (+ 3,5 p. 100).

Ainsi la progression annuelle de l'ensemble du trafic, de 1966 à 1970, serait de 2,7 p. 100 par an (au lieu des 3 p. 100 prévus), soit, pour 1970, 72,8 milliards de tonnes/km (au lieu de 76,6).

Pour remédier à cette perte de trafic, un service commercial a été spécialement créé pour réaliser des études de marchés et adapter son activité aux courants économiques nouveaux. C'est ainsi que le transport du charbon s'effectue par trains lourds de 4.000 tonnes entre le Nord ou la Lorraine et Paris. Quant aux hydrocarbures, la progression de leur consommation bénéficiera en partie au rail, car un certain nombre de produits lourds — non « pompables » ne pouvant emprunter les oléoducs — continueront d'utiliser le rail et la voie d'eau.

La concurrence routière s'est accentuée au cours des dernières années, en raison de la « libéralisation » des contingents routiers passés, entre 1961 et 1967, de 166.500 à 266.000 tonnes pour les transports publics de zone longue et de 0 à 145.000 tonnes pour les locations de véhicules de plus de six mois.

La S. N. C. F. a donc cherché à améliorer la qualité du service : par une adaptation du matériel roulant (wagons-trémies à toit ouvrant, développement de la technique américaine des « transcontainers ») et la réduction des temps de parcours (création du « Méditerranée Fret Express », le 28 mai 1967).

Abordant la situation financière de la S. N. C. F., M. Ségalat a précisé que le concours financier de l'Etat répondait à des « motivations » différentes et qu'il ne fallait pas oublier qu'une grande partie de ce concours correspondait à des contributions conventionnelles et à des avantages économiques ou sociaux. En ce qui concerne le déficit réel (insuffisance des recettes par rapport aux dépenses), il a été de 1.611 millions en 1965, de 1.550 en 1966 et l'on peut prévoir qu'il sera, fin 1967, de 1.300 millions.

On constate donc un léger redressement dû à des relèvements tarifaires, à des investissements rentables, à des économies draconiennes (319 millions en 1967) et à une réduction des effectifs par départs à la retraite (10.344 en 1966 et 10.500 en 1967).

La comptabilité analytique de la S. N. C. F. — a déclaré M. Ségalat — est assez « poussée » pour faire apparaître les différentes catégories de recettes et de dépenses, tant en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises.

Les modifications susceptibles d'être apportées à la convention de 1937 sont essentiellement du ressort gouvernemental et ce texte — qui n'est pas un document « *ne varietur* » puisqu'il a été modifié en 1953 et 1955 — doit suivre l'évolution de la politique des transports elle-même ; il faut donc que le chemin

de fer continue de satisfaire à l'exigence de la notion de « service public » — tout en étant assuré de pouvoir lutter à égalité de chances avec la route et la voie d'eau.

Or, le chemin de fer qui paie ses charges d'infrastructure (ce qui n'est pas, semble-t-il, le cas des éléments routiers « gros porteurs ») et celles consécutives aux retraites est soumis, de plus, à de lourdes obligations de « service public » qui ne sont que partiellement compensées par les aides de l'Etat.

Abordant la *politique tarifaire*, le Président de la S. N. C. F. a déclaré que l'augmentation de 5 p. 100 par an est compatible avec la situation concurrentielle actuelle, à condition qu'elle soit notablement « nuancée » suivant les produits, et que les autres modes de transport puissent majorer leurs tarifs parallèlement à la hausse de leurs prix de revient. Quant à la politique de « déperéquation » amorcée pour les marchandises, il faut rappeler qu'en instituant la prise en charge, la S. N. C. F. a procédé — en 1966 — à une déperéquation générale importante dans le domaine des voyageurs, d'autres expériences de « nuancement » étant encore tentées (billets Bleu-Azur, Bleu-Normandie...), expériences qui se sont révélées assez décevantes, a avoué M. Ségalat, à la différence de ce qui s'est passé au Canada avec le « tarif tricolore ».

On a également cherché à atténuer les inconvénients du « trafic de pointe » mais « l'étalement des vacances » est un problème beaucoup plus vaste, qui est de la compétence gouvernementale.

Traitant enfin de la *fermeture de lignes* et répondant à la question de savoir si la suppression du service « voyageurs » sur certaines d'entre elles ne préluait pas à la fermeture définitive de ces lignes, le Président de la S. N. C. F. a répondu par la négative, en précisant qu'une certaine « rentabilisation » du trafic « marchandises » pouvait même résulter de la réduction des dépenses de sécurité et de la simplification des conditions d'exploitation.

Après que M. Jean Bertaud eût remercié M. André Ségalat de son très intéressant exposé, un certain nombre de questions ont été posées à ce dernier :

— par le président lui-même, sur la liaison rail—route, en desserte terminale, qui semble parfois plus longue et plus coûteuse ;

— par M. Beaujannot, sur l'utilisation des « containers » au Japon, où une délégation de la commission s'est rendue en septembre 1966 ;

— par M. David, sur le transport rapide de produits agricoles entre Marseille et Paris (où le « Provence-Express » a déjà donné d'excellents résultats) ;

— par MM. Billiemaz et Sambron, sur la desserte en surface plus coûteuse pour les « petits centres » que pour les grands ;

— par M. Brun, sur les prévisions du trafic « marchandises » qui lui ont semblé trop optimistes en ce qui concerne la S. N. C. F. ;

— par M. Billiemaz, sur le paiement progressif de l'infrastructure routière par les gros transporteurs, grâce au péage autoroutier ;

— par M. Barroux, sur la prise en compte dans les prévisions de la suppression des lignes déficitaires ;

— par M. Laurens, sur les effectifs en activité et en retraite de la S. N. C. F. (335.000 actifs et 262.000 retraités directs auxquels s'ajoutent 157.000 pensions de réversibilité, a indiqué M. Ségalat) ;

— par M. Delagnes, sur l'importance des salaires versés par la S. N. C. F. et leur pourcentage dans l'ensemble des dépenses de la S. N. C. F. (4.627 millions de francs et 60 p. 100, a indiqué le président de cette société) ;

— par le président, sur la publicité des mesures de « nuancement » tarifaire et sur les résultats de l'expérience des « trains-auto-couchettes » ;

— par MM. Barroux, Ritzenthaler et Golvan, sur certaines suppressions de lignes et sur les avantages qui peuvent en résulter pour les collectivités locales ;

— par M. Mistral, sur les possibilités d'amélioration de la liaison Grenoble—Lyon.

FINANCES, CONTROLE BUDGETAIRE ET COMPTES ECONOMIQUES DE LA NATION

Jeudi 1^{er} juin 1967. — *Présidence de M. Alex Roubert, président.* — La commission a procédé à l'audition de M. Michel Debré, Ministre de l'Economie et des Finances, sur l'ensemble de la situation économique et financière.

Après avoir exprimé ses vœux de prompt rétablissement à M. Marcel Pellenc, rapporteur général, le ministre a annoncé le dépôt prochain d'un collectif sur le bureau de l'Assemblée Nationale, projet qui ne comportera que deux articles, l'un concernant une avance de l'Etat à la Sécurité sociale, avance nécessaire jusqu'à l'intervention des mesures de réforme prévues dans le cadre des pouvoirs spéciaux, l'autre prévoyant l'utilisation de la contre-partie de l'emprunt national émis le 29 mai.

Le ministre a souligné la continuité de la politique économique française depuis la Libération dans ses trois objectifs majeurs : croissance industrielle, modernisation de l'appareil productif agricole, réforme des circuits commerciaux, conditions de toute ambition internationale ou sociale. Ces résultats doivent être recherchés dans le cadre :

— d'une conception des finances publiques : interdire le retour de l'inflation et développer le marché financier nécessaire à l'ensemble des besoins, non seulement de l'Etat mais aussi des collectivités locales et des entreprises ;

— d'une conception de la compétition internationale dominée par la perspective de libéralisation totale des échanges à compter du 1^{er} juillet 1968 dans le cadre de la C. E. E. ;

— enfin, d'une planification qui détermine des priorités.

Ces orientations comportent en elles-mêmes des contradictions et sont soumises aux aléas de la conjoncture professionnelle, régionale, intérieure et internationale qui exige une vigilance constante et des actions spécifiques. L'économie française se trouve depuis quelques mois en état de moindre croissance mais non pas de récession, le taux rectifié de progression retenu par la Commission des Comptes de la Nation étant encore supérieur à ceux de nos partenaires. Il se situera entre 4 et 5 p. 100 en 1967. Cette réduction résulte en grande partie d'une conjoncture internationale peu satisfaisante.

Puis le ministre a répondu aux différentes questions posées par les commissaires. Il a indiqué à MM. Alex Roubert, président, et Schleiter, qui s'inquiétaient des possibilités d'emprunt des entreprises privées, qu'il était normal que l'Etat responsable des investissements de base essentiels à l'ensemble de la collectivité occupe une part importante sur le marché financier. Il est vrai que celui-ci ne peut suffire à tous les besoins d'investissements publics et privés. Cependant, l'épargne a progressé fortement au cours de 1966 et les mesures prises par le Gouvernement ont eu pour résultat d'orienter les fonds détenus par les banques vers des prêts à long terme destinés à l'industrie. Sur le marché financier lui-même, des « créneaux » sont réservés à l'industrie privée pour placer ses emprunts.

Le financement des équipements des collectivités locales pose également de graves problèmes évoqués par MM. Alex Roubert, président, Mlle Rapuzzi, MM. Driant, Louvel, Bardol et Portmann. Le ministre a souligné que les possibilités financières accordées en 1966 aux collectivités locales avaient été supérieures de 24 p. 100 à celles de 1965. Ce chiffre ne pourra être atteint

en 1967 mais la progression, encore très considérable, sera de l'ordre de 12 p. 100. Par ailleurs, à partir de 1968, la taxe sur les salaires versée aux collectivités locales en contrepartie de la suppression de la taxe locale leur apportera dès la première année des ressources supplémentaires de l'ordre de 400 millions. La réforme des contributions foncières apportera aussi un important supplément de recettes aux collectivités locales : un projet de loi sera déposé très prochainement.

A une question posée par M. Lachèvré sur la taxation spécifique de l'énergie qui provoquerait une augmentation des hydrocarbures, le ministre a précisé qu'aucune mesure n'était envisagée dans ce domaine. A différentes questions posées par MM. Alex Roubert, président, Portmann, Edouard Bonnefous, Bardol et Marcel Martin, le ministre a précisé que les objectifs du V^e Plan, ambitieux dans leur taux et dans la part réservée à l'Etat, seront cependant réalisés dans leur ensemble en 1967. L'emprunt lancé cette semaine a d'ailleurs pour principal objet de hâter le financement des équipements à la charge de l'Etat, mais la relance ne peut être assurée sans risque par une augmentation de la demande intérieure. Le maintien du niveau des exportations est dû non à une moindre compétitivité de nos produits mais à la restriction des marchés extérieurs. En réponse à M. Driant, le ministre a souligné la difficulté d'établir une planification européenne dont le principe rencontre de nombreuses réticences chez nos partenaires. Avec M. Marcel Martin, il a convenu que la situation de la sidérurgie continentale était préoccupante et qu'un développement en aval de ses activités devait être envisagé. Enfin il a précisé à M. Edouard Bonnefous que les rentrées fiscales étaient conformes aux prévisions.

LOIS CONSTITUTIONNELLES, LEGISLATION,
SUFFRAGE UNIVERSEL,
REGLEMENT ET ADMINISTRATION GENERALE

Mercredi 31 mai 1967. — *Présidence de M. Raymond Bonnefous, président.* — La commission a tout d'abord désigné comme rapporteurs :

M. Prélot, de la proposition de loi (n° 256, session 1966-1967) de MM. Jean Filippi et François Giacobbi tendant à substituer le vote par procuration au vote par correspondance en ce qui concerne certaines catégories de malades ;

M. Namy, de la proposition de loi (n° 257, session 1966-1967) de M. Georges Marrane tendant à accorder le droit de port

d'armes aux chauffeurs de taxi et de sa propre proposition de loi (n° 258, session 1966-1967) de M. Louis Namy relative au maintien dans les lieux des locataires des hôtels et des maisons meublées ;

M. Marilhac, de la proposition de loi (n° 262, session 1966-1967) de M. André Armengaud relative à la cession des parts ou actions mises sous séquestre comme biens ennemis, de sociétés dont l'actif est exclusivement composé de marques de fabrique et de commerce ;

M. Le Bellegou, de la proposition de loi (n° 263, session 1966-1967) de M. Roger Carcassonne tendant à instituer au cours de la procédure de divorce, tant en première instance qu'en appel, un conseil désigné à l'effet de donner son avis sur l'attribution du droit de garde et à proposer toutes mesures dans l'intérêt de l'enfant.

A la demande de M. Marilhac, rapporteur, la commission a décidé de reprendre le rapport qu'elle avait adopté il y a plusieurs années sur une proposition de loi de M. Carcassonne, reprise elle-même en dernier lieu sous le numéro 96, session 1965-1966. L'objet de ce texte est de modifier la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, de façon à réprimer les délits de diffamation et d'injure commis au cours d'émissions de radio ou de télévision et à organiser l'exercice du droit de réponse.

Elle a également entendu les rapports de :

M. Zussy, sur la proposition de loi (n° 266, session 1966-1967), modifiée par l'Assemblée Nationale, tendant à modifier l'article 175 du Code pénal ;

M. Garet, sur le projet de loi (n° 268, session 1966-1967), modifié par l'Assemblée Nationale, instituant un tribunal de première instance dans l'archipel des Nouvelles-Hébrides.

Les conclusions des rapporteurs, favorables à l'adoption de ces deux textes dans la rédaction modifiée par l'Assemblée Nationale, ont été approuvées.

La commission a enfin examiné un amendement n° 1, présenté par M. Dailly, au projet de loi (n° 246, session 1966-1967) sur les assurances maritimes. Cet amendement complète l'article 25 du texte afin de donner plus de sécurité aux transactions internationales par une meilleure connaissance des obligations pesant, en matière de compensation de prime, sur les tiers porteurs des avenants d'assurance.