

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 30 octobre 1963.

## RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,  
ratifiant le **décret n° 62-1484** du 7 décembre 1962 portant **non-**  
**approbation de la délibération n° 3** du 8 juin 1962 de l'**Assem-**  
**blée territoriale de la Nouvelle-Calédonie** relative à l'exoné-  
ration des **droits de douane** sur le matériel, les pièces de  
rechange, le ciment et les produits hydrocarbonés nécessaires  
à l'exécution de la route territoriale n° 1 (section Nouméa—  
Tontouta),

Par M. Raymond BRUN,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Auguste-François Billimaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Fillppi, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Puzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 214, 413 et in-8° 96.

Sénat : 6 (1963-1964).

Mesdames, Messieurs,

Le titre de ce projet de loi peut paraître quelque peu sybillin à ceux qui ne sont pas familiers avec ce genre de textes dont nous avons pourtant déjà eu à débattre, puisque, le 21 décembre 1962, votre Assemblée examinait trois délibérations douanières des Assemblées territoriales de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie.

*De quoi s'agit-il* dans le texte soumis aujourd'hui à votre approbation ?

D'un projet de loi ratifiant un décret portant non-approbation d'une délibération de cette Assemblée.

*Quelle est la délibération en cause ?*

Une délibération n° 3 du 8 juin 1962 tendant à exonérer des droits de douane le matériel, les pièces de rechange, le ciment et les produits hydrocarbonés nécessaires à l'exécution de la route territoriale n° 1 (section Nouméa—Tontouta).

Votre Commission des Affaires économiques croit devoir vous fournir tout d'abord quelques renseignements sur cette route.

Celle-ci doit relier Nouméa à Koumac. Elle constitue, le long de la côte occidentale, le principal axe routier de la Nouvelle-Calédonie.

Elle relie le chef-lieu à la région Nord en desservant au passage des centres agricoles importants et elle sert de point de départ à toutes les transversales qui permettent d'atteindre la côte orientale en traversant la chaîne centrale. Elle dessert également l'aérodrome international de Tontouta, situé au kilomètre 53. C'est dire son importance pour les différents aspects de l'économie, agri-

cole et minière, et pour les relations humaines : en fait, la quasi-totalité du trafic routier est obligée d'emprunter la route territoriale n° 1 sur tout ou partie de son tracé.

Or, cette route, construite aux premiers temps de la colonisation, ne répond absolument plus aux exigences du trafic actuel par suite tant de son tracé défectueux que de la dégradation de son revêtement.

Dès 1955, les autorités locales ont décidé la mise en chantier des travaux d'amélioration du secteur Nouméa—Tontouta, première étape du projet général de modernisation de la route territoriale n° 1.

Les premiers travaux, jusqu'en 1960, ont été financés sur ressources locales, complétées par l'octroi d'un crédit de 22 millions C. F. P. sur le II<sup>e</sup> Plan F. I. D. E. S.

Au titre du III<sup>e</sup> Plan, le programme pour l'achèvement des travaux sur ce secteur, estimés à 176 millions C. F. P., a prévu un financement réparti entre les ressources locales (budget territorial et Fonds routier) pour 118 millions et le F. I. D. E. S. pour 50 millions, entièrement délégués à ce jour. Le planning des travaux prévoit l'achèvement de la route Nouméa—Tontouta en 1965.

Il nous faut maintenant donner quelques *explications sur la procédure suivie* et sur les *raisons qui ont été invoquées pour annuler la délibération de l'Assemblée territoriale*.

Aux termes de l'article 54 du décret n° 57-811 du 22 juillet 1957 portant institution d'un Conseil de Gouvernement et extension des attributions de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie, les délibérations en matière douanière restent soumises aux dispositions du décret du 14 octobre 1954 (régime douanier des T. O. M.).

Conformément à l'article 3 de ce décret, les délibérations de l'espèce sont rendues exécutoires par arrêté du Chef de Territoire si, dans un délai de trois mois à partir de leur réception par le Ministre de tutelle, l'approbation n'en a pas été refusée par décret pris en Conseil des Ministres.

C'est ainsi qu'est intervenu le décret du 7 décembre 1962.

Toujours en application des dispositions du décret du 14 octobre 1954, les décrets de non-approbation intervenus au cours de chaque

année doivent faire l'objet d'un projet de loi déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale au début de l'année suivante.

Le projet de loi nécessaire, approuvé sans discussion par le Conseil d'Etat (séance du 12 mars 1963), a été adopté par l'Assemblée Nationale au cours de sa séance du 10 octobre 1963.

\*  
\* \*

Cette délibération était intervenue après la convention routière du 11 juillet 1961 passée entre le Haut-Commissaire, à Nouméa, et la Société calédonienne d'entreprises et de travaux (S. C. E. T.) chargée de la réalisation des travaux de la route territoriale n° 1.

Saisi de l'affaire, conformément aux dispositions du décret du 14 octobre 1954 sur le régime douanier des Territoires d'Outre-Mer, le Ministre des Finances et des Affaires économiques et le Ministre de l'Industrie ont exprimé un avis défavorable.

D'une part, en effet, il n'est pas possible d'envisager une exonération de droits privative à une seule entreprise et non d'application générale, la mesure envisagée concernant seulement la Société calédonienne d'entreprises et de travaux chargée de la réalisation de la route territoriale n° 1.

D'autre part, *les produits visés dans la délibération pouvaient être importés à droit nul de France sans oublier que la situation tarifaire de la Nouvelle-Calédonie, au regard des conventions internationales sur les droits de douane, rendait inopportune l'exonération de marchandises originaires de pays tiers n'accordant pas de contreparties tarifaires.*

Le Ministre de l'Industrie a estimé qu'une dotation F. I. D. E. S. ne pouvait, sans nécessité absolue, provoquer des achats à l'étranger au détriment de l'industrie française.

Enfin, l'exonération n'étant prévue que pour la durée d'exécution des travaux, le matériel non consommé pouvait toujours faire l'objet d'une importation sous le régime de l'admission temporaire.

\*  
\* \*

Avant de conclure cet exposé quelques *observations complémentaires* ne manqueront pas d'intéresser votre Assemblée :

1° L'erreur est au moins d'avoir pris cette délibération *après* la passation du marché ;

2° Quant à son principe même, on peut l'admettre pour l'importation de matériels spéciaux *non fabriqués en France* ou dans le cas où des économies très substantielles auraient pu être faites ;

3° La S. C. E. T. est la seule entreprise susceptible de réaliser de tels travaux, dont le prix était d'ailleurs normal et moins élevé que celui des travaux réalisés en Afrique noire ;

4° Il s'est agi d'un marché par entente directe ;

5° Enfin, l'article 2 de la délibération en cause porte que « la période d'exonération ne pourra dépasser le délai d'exécution des travaux... ».

Ce qui veut dire : ou bien que les matériels et matériaux devront alors être réexportés, ou bien qu'il faudra alors payer les droits de douane une fois les travaux terminés.

En fin de compte, le bon sens a prévalu et cette affaire a été réglée sur le plan local de la façon suivante : les matériels étrangers importés ont bénéficié de la procédure d'admission temporaire, aucune exonération n'a été accordée en ce qui concerne les matériaux.

A la fin des travaux, les matériels étrangers importés par la S. C. E. T. devront être réexportés ou bien être admis définitivement en Nouvelle-Calédonie et leurs propriétaires acquitter les droits de douane correspondants.

\*  
\* \*

Telles sont, Mesdames et Messieurs, quelques-unes des remarques que nous avons estimé devoir faire à l'occasion de ce projet de loi.

Toutefois, l'avis favorable donné par votre Commission des Affaires économiques et du Plan sur le fond du problème qui lui est soumis ne contredit pas la position prise récemment par le Sénat

sur l'*inadaptation de la procédure de ratification des décrets par le Parlement* au regard de la Constitution de 1958. Seul, le souci de ne pas entraver le travail des Assemblées a conduit votre Commission à ne pas retarder l'adoption du projet de loi qui lui est soumis, tout en faisant les plus expresses réserves sur la procédure de ratification elle-même.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter sans modification le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale, et dont le texte est ainsi conçu :

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

### Article unique.

Est ratifié le décret n° 62-1484 du 7 décembre 1962 portant non-approbation de la délibération n° 3 du 8 juin 1962 de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie, relative à l'exonération des droits de douane sur le matériel, les pièces de rechange, le ciment et les produits hydrocarbonés nécessaires à l'exécution de la route territoriale n° 1 (section Nouméa-Tontouta).

---

**Nota.** — Voir le document annexé au n° 214 (Assemblée Nationale, 2<sup>e</sup> législature).