

# ASSEMBLÉE NATIONALE

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

### 1<sup>re</sup> Législature

#### 1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

#### COMPTE RENDU INTEGRAL — 42<sup>e</sup> SEANCE

#### 2<sup>e</sup> Séance du Lundi 6 Novembre 1961.

##### SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1962 (2<sup>e</sup> partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3767).

Art. 20 à 35 (suite).

Etats C et D (suite).

**Travaux publics et transports.**

**I. — Travaux publics et transports.**

M. Ruais, rapporteur spécial pour les travaux publics et transports; Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les travaux publics et transports; Denvers, rapporteur spécial pour les voies navigables et les ports; Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les voies navigables et les ports; Ebrard, rapporteur spécial pour le tourisme; Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour le tourisme; Paul Reyraud, président de la commission des finances.

MM. Coudray, Vayron, Alliot, Mondon, Dumortier, Fourmond, Christian Bonnet, Godonnèche, Califaud.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Dépôt d'un rapport (p. 3787).

3. — Dépôt d'avis (p. 3787).

4. — Ordre du jur (p. 3787).

**PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT,**  
vice-président.

La séance est ouverte à vingt-deux heures.

**M. le président.** La séance est ouverte.

— 1 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1962 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436, 1445).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :  
Gouvernement et commissions, dix-neuf heures dix minutes ;

\*

Groupe de l'union pour la nouvelle république, cinq heures vingt minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, trois heures ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, deux heures dix minutes ;

Groupe socialiste, une heure ;

Groupe du regroupement national pour l'unité de la république, deux heures quarante minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, dix minutes ;

Les isolés ont épuisé leur temps de parole.

[Articles 20 à 35 (suite).]

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports relatifs à la section I.

#### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

**I. Travaux publics et transports.**

**ETAT C**

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

« Titre III. — + 40.786.508 NF ;

« Titre IV. — + 23.416.039 NF ».

**ETAT D**

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(Mesures nouvelles.)

**TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT**

« Autorisation de programme, 328.600.000 NF ;

« Crédit de paiement, 86.052.000 NF ».

**TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT**

« Autorisation de programme, 21.600.000 NF ;

« Crédit de paiement, 4.320.000 NF ».

La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan pour les travaux publics et les transports.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je m'efforcerai de respecter les directives de la conférence des présidents en vous présentant simplement en quelques brefs commentaires mon rapport sur le budget du ministère des travaux publics et des transports.

Ce budget se présente cette année en augmentation de 210 millions de nouveaux francs, en chiffres ronds, par rapport au budget de l'an dernier, c'est-à-dire qu'il passe de 2.621 millions de nouveaux francs à 2.832 millions de nouveaux francs en 1962.

Quels sont les postes principaux de cette augmentation de 210 millions ?

On trouve successivement une augmentation de 24 millions de nouveaux francs qui est la traduction du relèvement de 5 p. 100 des rémunérations de la fonction publique dans le courant de l'année et une augmentation de 30 millions de nouveaux francs, en chiffres ronds, sur les crédits d'entretien.

Pour les interventions publiques, une augmentation d'une cinquantaine de millions de nouveaux francs provient du transfert du budget des charges communes à celui des travaux publics d'un crédit de 24 millions de nouveaux francs pour compenser la réduction de tarifs spéciaux accordés aux étudiants sur les transports parisiens pour une part, et d'une ouverture de crédit de 25 millions de nouveaux francs pour permettre la détaxation des carburants à l'usage des touristes étrangers pour une autre part.

Enfin, au titre des interventions diverses, notamment des subventions aux entreprises nationalisées, une majoration de 80 millions de nouveaux francs, en chiffres ronds, concerne les augmentations des dotations qui sont prévues conventionnellement avec la S. N. C. F. au titre de l'entretien de la voie et de la charge des retraites.

Je signale au passage que la grosse charge des retraites de la S. N. C. F. approche d'un maximum et que, sinon l'an prochain, du moins dans un avenir très proche, cette charge va décroître, créant ainsi un facteur d'aisance dans le budget de cette grande entreprise.

Quant aux dépenses en capital et compte tenu de la loi de finances rectificative, nous trouvons des autorisations de programme qui sont en diminution de 377 millions à 350 millions de nouveaux francs, alors que les crédits de paiement passent de 390 millions 2 à 390 millions 9, soit une très légère augmentation.

Cela signifie, puisque ce budget concerne presque essentiellement les calamités — j'oserai dire que c'est un budget de calamités — que le temps a été plus élément cette année et que, par conséquent, les programmes consacrés à la réparation des calamités enregistrées les années précédentes s'achevant, les dotations budgétaires peuvent être réduites.

Telle est la physiologie générale du budget en dépenses ordinaires et en dépenses en capital. Vous remarquerez, mes chers collègues, que ce budget se tient dans les limites d'augmentation les plus raisonnables qui se puissent trouver et, sans doute, on doit en féliciter le Gouvernement et spécialement son représentant actuellement au banc des ministres. Sans doute aimerait-on, au titre des investissements — et nous en reparlerons tout à l'heure — voir pratiquer une politique beaucoup plus hardie.

Mais, en ce qui concerne le fonctionnement, je crois que les économies maxima sont réalisées, et il faut en rendre hommage au Gouvernement : cette année les économies de personnel portent sur la suppression de 556 emplois.

Peut-être, monsieur le ministre, êtes-vous trop scrupuleux et, au lieu de chercher à trop réduire vos crédits, devriez-vous songer plutôt à augmenter dans la mesure voulue les moyens de vos services. Au moment où vous augmentez, notamment, les crédits d'investissements routiers, je crois que ce serait là une bonne mesure.

Quant aux dépenses en capital, j'ai une autre remarque générale à présenter. Elle ne vise pas spécialement le ministère des travaux publics et des transports, mais elle a trait à l'ensemble de la politique du Gouvernement concernant le problème de l'eau.

La France est un pays où il n'y a pas de politique de l'eau. Le ministère de l'agriculture s'occupe de l'eau pour les irrigations de toutes sortes, voire des cours d'eau non navigables ni flottables. Le ministère de l'intérieur s'occupe de l'eau pour l'alimentation en eau de ses communes. Le ministère de l'industrie prend l'eau où il en trouve pour constituer des barrages et pour assurer ses ressources hydroélectriques. Le ministère des travaux publics, lui, essaie de mettre de l'eau dans ses voies navigables.

Au milieu de cette dispersion, la politique de l'eau, en France, se borne à réparer les dégâts, lorsque l'eau est trop abondante, et à arbitrer les insuffisances entre plusieurs collectivités ou entre plusieurs parties prenantes, quand elle est insuffisante.

Je ne veux pas ici citer l'exemple de l'alimentation en eau de telle très grande ville ou de tel système de voies navigables... Mais je dois dire qu'au-delà de la réparation des dégâts et de l'arbitrage des insuffisances, il y a nécessité d'une grande politique de l'eau et plus spécialement de la ressource en eau. Domestication de l'eau et arbitrage de cas particuliers, c'est bien. Répartition des ressources de l'eau et plan national d'emploi, ce serait beaucoup mieux. Ne nous faisons pas d'illusions, mes chers collègues ! Dans l'état de développement actuel de la France, on connaît déjà — et je n'ai pas besoin de les citer — un certain nombre de régions pour lesquelles se pose le problème de l'insuffisance de la ressource en eau et l'aiguë de ce problème ira croissant avec l'expansion économique. Je sais bien que près du commissariat général au plan a été créée une commission qui s'occupe du problème de l'eau en général. Mais, si la création d'une telle commission est déjà une bonne chose, il serait encore mieux qu'un organe gouvernemental s'occupât de mettre en œuvre une politique de l'eau.

Sur le plan de l'unité d'action, une telle politique devrait être du ressort du ministère des travaux publics. J'espère, monsieur le ministre, que lors de la discussion du prochain budget nous aurons à examiner des réalisations ou des propositions nouvelles à ce sujet.

J'en viens maintenant à certains problèmes qui concernent la S. N. C. F. Je vous dirai essentiellement qu'il s'agit d'un budget annoneur de hausse de tarifs, aussi bien d'ailleurs pour la S. N. C. F. que pour les transports parisiens. Je vais en donner les raisons.

Contrairement à ce qu'avait demandé la commission des finances, le Gouvernement continue cette année à minorer la subvention exigée par l'insuffisance de recettes de la S. N. C. F., la maintenant cette année à un chiffre approximativement égal à celui qui avait été retenu l'an dernier, soit 97 millions de nouveaux francs. Il est manifeste qu'à l'aube des premières prévisions budgétaires de la S. N. C. F. qui font ressortir un déficit de l'ordre de 300 millions de nouveaux francs, une subvention de 97 millions de nouveaux francs est insuffisante.

Je sais que le montant de cette subvention sera ajusté en cours d'année et que la récente augmentation des tarifs voyageurs apporte déjà un correctif mais il est certain qu'on ne pourra compenser l'insuffisance des recettes de la S. N. C. F. que par une nouvelle majoration des tarifs et vous pouvez vous attendre l'an prochain, mes chers collègues, étant donné le chiffre de cette subvention, à une majoration des tarifs marchandises au moins égale à un « cran », selon le langage des cheminots, un cran équivalent, si je ne me trompe, à 2,531 p. 100.

Un deuxième élément, outre cette minoration de la subvention, exerce une pression sur les tarifs, élément au sujet duquel vous n'avez pas, monsieur le ministre, pas plus que le ministre des finances, suivi les recommandations de la commission des finances ; il s'agit du financement des investissements de la S. N. C. F. et de la trop grande part de l'autofinancement dans celui-ci.

Je sais bien que vous avez réduit l'annuité de renouvellement de 9 à 8 p. 100. Mais il n'en reste pas moins que de la comparaison des chiffres et de l'analyse des ressources consacrées aux investissements il ressort que la part de l'autofinancement reste toujours de l'ordre de 50 p. 100, ce qui est beaucoup trop pour une entreprise comme la S. N. C. F. et constitue un deuxième moyen de pression sur les tarifs.

En ce qui concerne la R. A. T. P. l'annonce de l'augmentation de tarif se présente d'une manière beaucoup plus crue, si j'ose dire, puisque les prévisions de subventions — celles que donne l'Etat à cette entreprise — sont basées sur un module tarifaire de 0,20 NF alors que le module actuel est de 0,185 NF, ce qui entraînerait une augmentation de tarifs de 8 p. 100.

J'observe en passant que l'augmentation de tarifs qui assurerait l'équilibre devrait atteindre 30 p. 100.

Et cependant, alors que nous avons constaté l'an dernier une nette diminution de la subvention d'Etat, on constate à nouveau cette année un bond en avant.

Il y aura donc lieu, mes chers collègues, de vous pencher sur les dépenses des deux entreprises qui concourent à l'exécution des transports parisiens, je veux dire les chemins de fer de banlieue et la R. A. T. P. et auxquelles l'Etat accorde une subvention.

Je me contenterai de faire une remarque essentielle : c'est que les dépenses de la R. A. T. P. croissent sensiblement plus vite que les dépenses correspondantes de la S. N. C. F. encore que le montant de ces dernières soit conventionnel.

Cela tient au fait que si cette année les crédits d'investissements pour l'extension du réseau de la R. A. T. P. sont importants, rien n'est encore prévu pour sa modernisation. Des crédits très importants sont nécessaires pour diminuer les dépenses d'exploitation de cette entreprise. J'espère que vous

y penserez également, monsieur le ministre, et que vous pourriez les obtenir car ils constitueraient un bon placement.

**M. Félix Kir.** Ce sera difficile! Pour avoir la paix sociale, il faut payer les ouvriers et relever les bas salaires.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je pense, mon cher collègue, que cela sera fait incessamment, comme nous le souhaitons tous, et que nous pourrions ainsi faire l'économie d'une nouvelle journée de grève.

**M. Félix Kir.** Je l'ai déjà dit en 1946, on m'a applaudi, mais on ne m'a pas écouté.

**M. le président.** Monsieur le chanoine, veuillez ne pas interrompre l'orateur.

**M. Félix Kir.** Mais je suis d'accord avec le rapporteur, monsieur le président, et je tiens à le féliciter.

**M. le président.** C'est une raison de plus pour ne pas l'interrompre.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je voudrais maintenant présenter quelques observations sur les routes.

Monsieur le ministre, nous vous rendons hommage; vous vous achetez lentement mais avec ténacité vers l'objectif que vous vous étiez fixé, c'est-à-dire un montant de crédits d'entretien de 300 millions de nouveaux francs par an en 1963.

Cette année, le montant n'est encore que de 277 millions de nouveaux francs, mais il faut reconnaître que la majeure partie des 8,5 p. 100 d'augmentation des crédits d'entretien des équipements de transport est consacrée aux routes.

Mais je crains — M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges insistera sur ce point — que l'objectif de 300 millions de dépenses pour l'entretien du réseau national que vous vous étiez fixé ne soit déjà dépassé et qu'il ne faille viser beaucoup plus loin.

Monsieur le ministre, il est un domaine sur lequel vous portez toute votre attention, à très juste titre, c'est celui de la sécurité routière. Nous avons constaté avec plaisir, par exemple, que vous aviez utilisé un crédit d'un million de nouveaux francs à détecter les causes les plus importantes des accidents de la route. Prévenir les causes, c'est très bien, c'est même essentiel, mais guérir aussi, quand on le peut, n'est pas négligeable non plus. A ce titre — je l'avais indiqué en commission des finances — tous ceux qui s'emploient sur les routes à assurer les premiers secours aux accidentés devraient être aidés et je pense tout spécialement aux secouristes de la Croix-Rouge. Monsieur le ministre, je vous demande d'y penser, car rien n'a encore été réalisé cette année en leur faveur. Je vous rappelle qu'il n'existe aucune subvention à ce titre. Et cependant l'effort des secouristes est bénévole. Leurs ressources ne proviennent que de quêtes sur la voie publique et de sacrifices personnels, ce qui ne constitue pas une solution pour un problème aussi grave.

J'en viens au programme national du fonds d'investissement routier. Alors que l'an dernier les autorisations de programme s'élevaient à 816 millions de nouveaux francs, nous n'avons plus cette année que 698 millions. C'est normal. La réalisation du programme doit être, en effet, engagée massivement. Petit à petit, les autorisations de programme annuelles vont diminuer alors que, dans le même temps, les crédits de paiement vont augmenter pour les rejoindre à un niveau correspondant au rythme de croissance de consommation des crédits.

Les crédits de paiement s'élevaient l'année dernière à 328 millions 400.000 nouveaux francs. Ils s'élèvent cette année à 440 millions 400.000 nouveaux francs. Mais nous n'en sommes pas encore aux 600 millions de nouveaux francs, chiffre que le Parlement avait adopté l'année passée et, faute de le respecter, le programme de construction d'autoroutes ne sera pas réalisé dans les délais voulus.

Il y aura donc un retard sur le programme d'autoroutes. Cela est évident. Car c'est seulement en 1964 que vous atteindrez votre rythme de croisière. Et pour achever le programme en 1975, comme cela a été prévu, un calcul rapide — dont on peut contester les chiffres, mais non l'ordre de grandeur et l'échelonnement dans le temps — montre que ce n'est pas 300, mais 400 millions de nouveaux francs qui seraient nécessaires à partir de cette date.

Comment cette ressource supplémentaire sera-t-elle trouvée? Vous me répondez qu'à chaque jour suffit sa peine. Cependant, il faut d'ores et déjà le prévoir.

Il y a pour cela deux solutions. La première consiste à augmenter, sur les crédits globaux, déjà très limités, mis à notre disposition au titre du fonds d'investissement, la part des autoroutes. Mais si on le fait, c'est au détriment du programme exécuté sur les tranches départementale, urbaine et communale. Or, ce n'est pas le rôle du rapporteur du budget des routes nationales de demander qu'on diminue les crédits affectés à celles-ci pour donner davantage aux autoroutes. Je suis bien obligé de constater que la tranche communale me paraît singulièrement ame-

née. On vous dira tout à l'heure, d'ailleurs, que les crédits qui y sont affectés sont en nette diminution, aussi bien pour les autorisations de programme que pour les crédits de paiement. Il faudra donc faire attention à ce problème.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous en entendrez parler tout à l'heure, et aussi que vous nous répondrez que cela regarde votre collègue M. le ministre de l'intérieur.

**M. Albert Lalle.** Faites-lui confiance!

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Ce n'est donc pas la réponse qui doit être donnée à la question. Il n'y a pas de solution dans cette voie, hors l'augmentation de dotation du F. S. I. R. La deuxième solution serait de recourir à l'emprunt afin de compléter les dotations insuffisantes pour achever le programme. Cette solution doit et devra être employée.

Qui dit emprunt, dit péage, et j'en profite pour déclarer que, vu sous cet angle, je ne suis pas hostile au principe des péages.

Je ne puis exprimer ici l'avis de la commission des finances, qui ne s'est pas prononcée à cet égard et qui ne se prononcera que lorsque vous lui aurez exposé le problème, monsieur le ministre. Mais, à titre personnel, je dis que, dans la mesure où vous pourrez consacrer des emprunts importants, non pas à de petites opérations localisées, mais à de grandes opérations d'autoroutes non de dégageant, mais de fonction, le péage se justifie.

J'en viens à la dernière partie de mes remarques, qui concerne la coordination des transports.

Nous devons féliciter le Gouvernement de l'œuvre qu'il a accomplie durant les douze mois passés. En effet, alors que, depuis 1949, ce qu'on appelait la coordination des transports ne restait qu'une vaine expression, qu'un principe énoncé en deux lignes dans un décret, un effort considérable a été fait depuis douze mois pour rendre cette coordination effective.

Cette coordination, vous savez sur quoi elle porte essentiellement.

Loin de moi l'idée de diminuer la fonction du transport fluvial, dont M. Denvers vous entretiendra. Mais le transport fluvial a un trafic qu'il est difficile de lui enlever. La coordination est donc essentiellement celle du rail et de la route.

Les outils de la coordination, c'est d'abord le contingentement. Mais le contingentement est un instrument stérilisant et peu libéral.

Vous en avez d'ailleurs usé l'an dernier, monsieur le ministre, pour remettre de l'ordre dans les contingents et pour en prévoir le desserrement par des augmentations progressives qui doivent être la conséquence de l'expansion économique.

Je ne parlerai pas de la coordination fiscale, qui est une solution détestable. Vous en avez fait un très léger et très modeste emploi dans le dernier budget.

La coordination technique? Elle est un instrument de qualité. Elle est pratiquée depuis un certain temps et a donné des résultats remarquables.

Mais en régime libéral, c'est la coordination tarifaire qui est l'instrument de choix. Vous avez institué cette tarification routière qui était attendue depuis si longtemps, peut-être pas par tout le monde, mais en tout cas par tous ceux qui désirent une saine coordination.

C'est ici qu'il convient de joindre deux mesures qui sont liées: la « déperéquatation » des tarifs de la S. N. C. F. et la tarification routière.

Qu'est-ce que la « déperéquatation »? Cette expression barbare signifie que le Gouvernement a fait étudier par la S. N. C. F. une différenciation de ses tarifs plus accentuée que celle qui est appliquée actuellement.

Vous savez que, dans l'historique de la tarification de la S. N. C. F., il y a eu d'abord pendant longtemps la tarification au kilomètre et *ad valorem*. Plus récemment, on lui substitua une tarification ponctuelle différenciant le tarif kilométrique suivant une cotation indiciaire des deux points d'arrivée et de départ.

La troisième formule aujourd'hui à l'étude tend à établir une différenciation des tarifs en fonction des difficultés de parcours, en d'autres termes en fonction du coût marginal de la traction sur les différents itinéraires.

Par quoi cela se traduira-t-il? Nous savons — je ne veux pas parler d'indiscrétion, car il n'y a pas d'indiscrétion entre le ministre des travaux publics, le rapporteur et les membres de l'Assemblée, mais simplement un échange d'informations — que les calculatrices de la S. N. C. F. ont sorti un barème dans lequel la différenciation permettrait de faire varier les tarifs perçus selon les coefficients 80 à 200, c'est-à-dire qu'à une distance kilométrique de 100 pourrait, suivant les cas, être substituée une distance descendant jusqu'à 80 km, s'il s'agit d'un bon profil, et allant jusqu'à 200 km s'il s'agit de mauvais profil.

Je sais également, monsieur le ministre, qu'il est proposé d'amortir ces amplitudes et que la différenciation ne dépassera pas 130 km, c'est-à-dire que les augmentations de tarif ne dépasseraient en aucun cas 30 p. 100.

Cette « déperéquatation », qui est indispensable pour assurer une saine coordination et par conséquent pour réaliser des économies sur le poste de dépenses « transports » de la nation, appelle cependant des précautions.

Il faut prévoir ce que j'appellerai des compensations. Des produits seront lésés par rapport à l'état de choses actuel ; des régions seront également lésées.

**M. Michel Crucis.** Sûrement !

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Il faut donc étudier soigneusement les répercussions des nouveaux tarifs proposés.

**M. Albert Lalle.** On les étudie depuis longtemps !

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je sais, monsieur le ministre, que vous le faites à l'heure actuelle. Il faut calculer ce que cela coûtera à chaque production, d'une part, et globalement à chaque région, d'autre part. De justes compensations pourront alors être calculées.

Mais, de grâce, que ces compensations ne restent pas anonymes et noyées dans les tarifs de la S.N.C.F. ! Ce ne serait pas budgétairement sain. Le Parlement n'y verrait rien. Il faut des mesures claires et bien isolées dans le contexte budgétaire. Les compensations accordées aux régions ou aux produits qui pourraient être lésés par cette déperéquatation — indispensable à une bonne coordination, je le répète — devront faire l'objet de lignes spéciales dans le budget.

Une autre crainte a été exprimée par ceux qui pensent que la « déperéquatation » va à l'inverse des efforts de décentralisation.

Je crois, pour ma part, que c'est le contraire, et je prie ceux de mes collègues qui ont émis ces craintes de bien vouloir réfléchir que la déperéquatation permettra précisément de réanimer toutes les régions qui ont la chance...

**M. Georges Coudray.** Les régions riches !

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** ... d'être traversées par une ligne de chemin de fer dont le tarif est bon... (*Mouvements divers.*) ... et reliée à un grand itinéraire également bon.

Et ceci n'est pas forcément l'apanage exclusif des lignes qui convergent vers Paris, puisque ce barème suppose la modernisation achevée sur tout le réseau.

Quoi qu'il en soit, ce problème demande un large débat et il n'est pas question d'appliquer une « déperéquatation », qui d'ailleurs resterait de toute façon modérée, sans un examen soigneux de toutes les incidences qu'elle pourrait avoir sur les produits et sur les régions. J'espère, monsieur le ministre, exprimer l'avis de l'Assemblée tout entière en vous disant que ses commissions compétentes désireront en discuter avant que des décisions soient prises.

J'en arrive par ce problème à celui de la coordination.

Pourquoi la « déperéquatation » est-elle l'instrument nécessaire d'une saine coordination, c'est-à-dire d'une œuvre d'intérêt général, et comment peut-elle, dans l'intérêt de tous, arriver à réduire les frais globaux de transport pour une région donnée ?

A l'heure actuelle, sans la « déperéquatation », la S.N.C.F., sur des itinéraires très intéressants, c'est-à-dire ceux où elle a pu obtenir de bas prix de revient, ne peut pas réduire ses tarifs. Les transporteurs routiers, eux, non bridés par une tarification, pouvaient « coller » jusqu'ici à ces itinéraires à gros trafic et à ces tarifs. Ainsi, personne ne profitait des importants efforts d'investissement qui ont été faits pour réduire les prix de revient.

La combinaison de la tarification routière avec la « déperéquatation » permettra de faire diverger sur un même itinéraire les deux tarifications en orientant le trafic vers la voie du plus faible prix de revient. Autrement dit, ce système fera bénéficier réellement les usagers, sur les grands axes électrifiés par la S.N.C.F., de prix de revient plus bas. Au contraire, ceux qui ont des transports à faire sur les itinéraires où la S.N.C.F. a des prix de revient plus élevés utiliseront de préférence la route qui, dans ces conditions, pourra relayer la S.N.C.F. pour ses sections à prix trop élevé en offrant des prix plus bas.

Mais cette tarification routière ne peut entrer en vigueur sans un contrôle efficace et un tel contrôle exige une remise en ordre de la profession. C'est justement ce que vous avez fait, monsieur le ministre, par une série de décrets. D'une part, vous avez organisé le marché des transports en permettant une meilleure confrontation de l'offre et de la demande, par la création de bureaux de fret, qui sont des organismes non point étatiques mais professionnels, contrôlés par l'Etat. D'autre part, vous avez réglementé la profession, notamment celle des commissionnaires et courtiers d'assurance, ce qui permettra d'éliminer certains abus notamment ceux résultant de la recherche à tout prix du fret de retour, et qui conduisaient à une mauvaise répartition de la capacité de transport et à des rémunérations insuffisantes pour les petits transporteurs.

Vous avez également pris un certain nombre de décrets concernant ce que j'appelle la police interne des transports. Vous

avez créé ce corps des contrôleurs routiers qui, dorénavant, dépendront directement de la puissance publique et non pas, comme auparavant, des transporteurs eux-mêmes, qui se trouvaient à la fois être contrôleurs et contrôlés. Ce corps de contrôleurs assurera le respect de la réglementation et celui de la tarification routière.

Voilà ce qui a été fait. Mais dans le même temps où vous dessaisissiez la profession de la police interne des transports, vous avez entendu lui demander de concentrer son action sur la formation professionnelle. Cela est très bien, voire essentiel, dans l'optique d'une politique d'expansion économique et dans l'optique d'une économie du Marché commun.

Toutefois, dans votre présentation budgétaire, il convient de noter une lacune. Vous n'avez prévu aucun crédit, aucune masse de manœuvre pour aider à cette formation professionnelle. Or, celle-ci ne se fera pas uniquement par les intéressés ; elle ne pourra se faire qu'avec l'aide de la puissance publique.

Si donc vous voulez réellement la réaliser, comme la commission des finances vous y engage, vous devez prévoir un moyen de financement à cet effet dans le prochain collectif.

Telles sont, mes chers collègues, les observations essentielles que je voulais présenter sur les différents chapitres du budget des travaux publics et des transports, au nom de la commission des finances. Sous le bénéfice de ces observations, celle-ci vous propose d'adopter le budget des travaux publics et des transports proprement dit. Je m'excuse auprès de M. le président si j'ai dépassé de quelques minutes le temps de parole qui m'était imparti. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les travaux publics et les transports. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, dans le temps record qui m'est accordé, il m'est difficile de traiter un problème aussi important que celui du budget des travaux publics.

Par conséquent, je m'excuse du condensé rapide que je vais vous faire au nom de la commission de la production et des échanges. Comme ce budget mérite une intervention un peu plus longue, j'y reviendrai tout à l'heure.

La commission de la production et des échanges reconnaît l'effort accompli par le ministre des travaux publics en ce qui concerne la réforme de son ministère. Elle souhaite que cette réforme soit menée à son terme le plus rapidement possible et dans le sens dans lequel elle a été mise en œuvre.

En revanche, elle s'élève avec la plus grande vigueur contre l'insuffisance des crédits affectés au chapitre 35-21 sur le strict entretien.

Cette année, ce crédit est en augmentation d'un peu plus de 5 p. 100 par rapport à 1961, alors que l'ensemble de ce chapitre est en augmentation d'un peu plus de 8 p. 100, comme l'a souligné M. Ruais.

Consciente de la valeur du patrimoine que constitue le réseau routier national, votre commission de la production se demande si le Gouvernement se rend compte de la ruine qu'entraîne pour ce réseau national l'insuffisance des crédits.

Dans l'avenir, il faudra, pour refaire ce réseau, engager des crédits énormes. Ce surcroît de dépenses aurait pu être évité si l'entretien courant et normal avait été assuré en temps opportun. Lorsqu'on fera l'addition des sommes dépensées, on constatera que l'insuffisance des crédits affectés au strict entretien n'aura été qu'un gaspillage.

La commission sollicite donc un crédit beaucoup plus élevé pour l'année 1962.

Telles sont les observations que j'avais à présenter sur le strict entretien et le réseau routier.

En ce qui concerne le fonds d'investissement routier — à propos duquel M. Ruais a donné des détails — les crédits paraissent à peu près suffisants pour faire démarrer le programme suivant le plan initial.

Mais en admettant que les crédits demeurent inchangés, le programme sera réalisé en quinze ans. Ce délai paraît beaucoup trop long à votre commission de la production qui, d'ores et déjà, demande qu'il soit ramené à huit ou dix ans. Je reviendrai tout à l'heure sur ce point.

Plusieurs membres de la commission ont également réclamé la création d'une grande transversale dans le Centre de la France. En effet, si l'on superpose la carte routière et la carte des chemins de fer, on constate qu'aucune transversale importante n'est prévue dans le Centre, ni pour la route, ni pour le chemin de fer. (*Applaudissements.*)

*Plusieurs voix à droite.* Très bien !

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** J'expose ici l'opinion de la commission.

La commission de la production et des échanges dénonce une fois de plus l'imputation des crédits de reconstruction d'ouvrages d'arts détruits par fait de guerre sur les crédits du fonds spécial d'investissement routier.

**M. Jeannil Dumortier.** Très bien !

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** S'agissant de dommages de guerre, il paraît anormal que ces dépenses soient effectuées au détriment de la route.

Cette année, un crédit de 30 millions de nouveaux francs est prévu pour la reconstruction de ces ouvrages d'art. La commission de la production et des échanges demande que l'affectation actuelle de ce crédit ne soit pas maintenue, que celui-ci soit restitué à son affectation d'origine, c'est-à-dire l'aménagement, la création et la réfection des routes, et qu'il ne soit pas détourné au profit d'autres travaux, tels que ceux que je viens d'indiquer.

La commission réclame également, en ce qui concerne la tranche communale, un crédit en autorisation de programme équivalant à celui de 1961. Pour 1962, en effet, il est prévu une réduction de l'ordre de 7.500.000 nouveaux francs.

Les membres de la commission de la production et des échanges ont fait état de l'effort qu'avaient consenti les municipalités pour rénover leur réseau communal. Il leur paraît normal qu'une aide de l'Etat, prélevée sur le fonds spécial d'investissement routier, soit accordée à ces communes pour la réfection de leur réseau. C'est pourquoi la commission réclame qu'un crédit de 7.500.000 nouveaux francs soit inscrit dans le budget de 1962, au titre de la tranche communale du fonds spécial d'investissement routier. (Applaudissements.)

**M. Albert Lalle.** Le développement du ramassage scolaire exige une réfection des chemins communaux.

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** La commission regrette également de n'avoir pas été déjà saisie du IV<sup>e</sup> plan de modernisation.

D'après les renseignements officiels qui lui ont été communiqués, ce plan paraît en régression par rapport aux prévisions du ministère des travaux publics, notamment en ce qui concerne la construction d'autoroutes.

Le plan établi par le ministère prévoyait initialement la construction de 135 kilomètres d'autoroutes en moyenne par an et l'aménagement d'une longueur de routes nationales de première et deuxième catégorie correspondant à un volume de crédits annuels de 300 millions de nouveaux francs.

Or, je le répète, d'après les renseignements officiels que nous avons obtenus, le IV<sup>e</sup> plan prévoyait la construction d'une longueur de 100 kilomètres d'autoroutes par an plus une vingtaine de kilomètres d'autoroutes de dégagement ainsi que l'aménagement du réseau existant pour un volume de crédits de 242.500.000 nouveaux francs, ce qui représente une régression très nette par rapport au plan primitif du ministère.

La commission estimant que le plan du ministère des travaux publics est déjà trop étalé, ne peut que juger comme nettement insuffisantes les prévisions du IV<sup>e</sup> plan.

J'arrive à la S. N. C. F. La commission approuve la modernisation qui entraîne un accroissement sensible de la productivité. En ce qui concerne la déperdition, que M. Ruais a longuement évoquée, la commission souhaite qu'un grand débat s'instaure en présence de M. le ministre des travaux publics, soit en commission, soit devant l'Assemblée nationale.

Une question assez épineuse reste posée à la S. N. C. F. En 1960, la commission de la production et des échanges avait pris une position très nette en ce qui concerne l'octroi aux cheminots anciens combattants d'une bonification pour campagnes simples et pour campagnes doubles. Elle avait décidé que, faute d'obtenir satisfaction, soit directement sur le budget de 1961, soit par la voie d'une lettre rectificative, elle ne voterait pas le budget.

Elle a pris cette année la même décision. M. le ministre des travaux publics a publiquement et à plusieurs reprises déclaré qu'il était partisan d'une telle mesure. De son côté, M. le ministre des anciens combattants nous a dit ici même qu'il y était favorable.

Malgré cette unanimité, la décision n'est pas prise. Pour faciliter les choses, nous ne réclamons pas l'inscription au budget de 1962 du crédit global nécessaire pour que les cheminots anciens combattants bénéficient de cette mesure ; nous demandons seulement que le tiers de la dépense figure à ce budget, ce qui permettrait de donner satisfaction aux intéressés en trois ans ou, plus exactement, de faire disparaître l'iniquité dont ils sont les victimes.

Telles sont les observations de la commission de la production et des échanges qui permettront, tout au moins, de donner matière à réflexion. Sous réserve d'obtenir satisfaction sur ces points, la commission donne un avis favorable au budget des travaux publics. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les voies navigables et les ports.

**M. Albert Denvers, rapporteur spécial.** Mes chers collègues, je m'efforcerai de respecter le temps qui m'est imparti, bien qu'un quart d'heure soit vraiment insuffisant.

Je ne puis évidemment faire une analyse détaillée de l'économie du rapport. Comme celui-ci a été distribué, vous pourrez en prendre connaissance à loisir. Je me bornerai donc à présenter quelques remarques susceptibles d'appeler plus spécialement l'attention de M. le ministre des travaux publics et, à travers lui, celle du Gouvernement tout entier.

Tout d'abord, je résumerai en quelques phrases, appuyées de chiffres, l'importance des trafics fluvial et maritime durant l'année écoulée.

En 1960, le trafic fluvial a atteint plus de 68 millions de tonnes, marquant ainsi une augmentation de l'ordre de 9 p. 100 par rapport à celui de l'année précédente. Le tonnage kilométrique a, lui aussi, progressé de près de 15 p. 100 par rapport à celui de 1959. Quant à la distance moyenne de transport, elle est passée à 157 kilomètres en 1960 contre 150 en 1959.

Les 68 millions de tonnes transportées par péniches sur le réseau fluvial se décomposent ainsi : trafic intérieur, 46 millions de tonnes ; exportation, 7 millions et demi de tonnes ; importation, 7 millions de tonnes ; transit, 7 millions et demi de tonnes. Chacun de ces chiffres marque une augmentation par rapport à l'année précédente.

Quant au résultat escompté pour 1961, il s'annonce déjà comme devant accuser une nouvelle augmentation par rapport à celui de 1960.

J'arrive au trafic portuaire. En ce qui concerne le trafic maritime, les résultats se sont améliorés sensiblement. Le tonnage à l'entrée dépasse 60 millions de tonnes, dont plus de 60 p. 100 en hydrocarbures, et, à la sortie, plus de 28 millions de tonnes, dont le tiers environ en hydrocarbures, soit un total général, pour 1960, de près de 89 millions de tonnes, en augmentation de près de 8 p. 100 sur l'année précédente.

Quant aux voyageurs qui ont fréquenté nos ports, leur nombre s'est élevé en 1960 à près de 9 millions et demi, dont seulement 350.000 pour la grande navigation. Ce nombre accuse une baisse de près de 8 p. 100 par rapport à l'année précédente. Cependant, ce pourcentage de baisse n'est que de 1 p. 100 sur le trafic transatlantique.

Les perspectives pour l'année en cours se présentent sous un jour nettement plus favorable.

Quant aux produits de la pêche, leur tonnage restera en 1960 sensiblement égal à celui de l'année précédente.

J'arrive maintenant à l'examen des crédits budgétaires. Le rapporteur de votre commission des finances tient d'abord à signaler une appréciable augmentation des crédits destinés à l'entretien — plus de 8 p. 100 par rapport à l'année précédente — une diminution presque générale des autorisations de programme, sauf pour les voies navigables, et un relèvement des crédits de paiement, à l'exception de ceux réservés aux ports de commerce qui semblent, monsieur le ministre, avoir été quelque peu sacrifiés pour 1962.

Voici le détail de ces crédits : pour l'entretien et la réparation des voies de navigation, 63.448.000 nouveaux francs, contre 58.594.000 nouveaux francs en 1960, soit une augmentation de 4.854.000 nouveaux francs ; pour l'entretien des ports maritimes, 38.250.000 nouveaux francs, contre 35 millions en 1960, soit là encore une augmentation de 3.232.000 nouveaux francs ; pour l'entretien des établissements de signalisation, 12.510.000 nouveaux francs, contre 11.800.000, soit une augmentation de 710.000 nouveaux francs.

Il convient d'ajouter quelques crédits au titre des interventions publiques : subventions aux ports autonomes, 6.362.000 nouveaux francs ; subventions aux territoires d'outre-mer, à l'Algérie et à la Tunisie pour la signalisation maritime, 4.422.000 nouveaux francs ; subventions pour l'exploitation réglementée des voies navigables, 10 millions de nouveaux francs, contre 13.750.000 en 1960.

Dans le chapitre des dépenses en capital, au titre des investissements exécutés par l'Etat, nous relevons pour les voies navigables, en autorisations de programme, un crédit de 141 millions de nouveaux francs pour 1962, contre 130 millions en 1961. Sur ces 141 millions, 98 couvrent les opérations engagées par la loi de programme, 7.800.000 la revalorisation des opérations en cours, 27.250.000 les opérations complémentaires et 7.950.000 la construction d'ouvrages considérés comme indispensables.

Un crédit de 4 millions de nouveaux francs, contre un million de nouveaux francs en 1961, est prévu pour la défense contre les eaux ; un autre, de 123 millions de nouveaux francs, contre 125.260.000 nouveaux francs en 1961, donc en diminution de

plus de 2 millions de nouveaux francs, est affecté aux ports de commerce. Ce crédit de 123 millions de nouveaux francs sera utilisé, à raison de 1.950.000 nouveaux francs au financement des opérations prévues par la loi de programme, de 7 millions de nouveaux francs à la réévaluation des opérations en cours d'exécution, de 51.085.000 nouveaux francs à des opérations complémentaires hors programme.

Les ports de pêche se voient affecter 4 millions de nouveaux francs contre 14.300.000 nouveaux francs l'année dernière, soit une diminution de 10.300.000 nouveaux francs.

Les crédits de paiement se présentent ainsi : 120.790.000 nouveaux francs, contre 99 millions l'année précédente, soit 21.790.000 de plus, pour les voies navigables ; 109.603.000 nouveaux francs, contre 111.538.000, soit 1.935.000 nouveaux francs de moins, pour les ports de commerce. Pour les ports de pêche, ils atteindront 7.422.000 nouveaux francs, contre 4.310.000 nouveaux francs en 1961, soit une augmentation de 3.112.000 nouveaux francs.

Mes chers collègues, ces chiffres étant fournis, votre rapporteur désirerait donner quelques brèves explications sur les points principaux de ce budget.

En ce qui concerne l'état de la flotte fluviale, son renouvellement et sa modernisation, je rappellerai à l'Assemblée le rôle joué dans ce domaine par la Société de reconstruction du parc fluvial, que l'on appelle en abrégé la S. R. P. F. Cette société a jusqu'à présent assuré la reconstruction de 2.700 bateaux et la construction de 170 bateaux jaugeant entre 113 et 1.500 tonnes. Cette opération, bien sûr, n'a pu être menée à bien que grâce à l'aide financière de l'Etat.

La reconstruction de la flotte détruite durant la guerre est aujourd'hui pratiquement terminée. Que fera-t-on de cette société ? Que lui demandera-t-on de faire ?

La commission des finances estime qu'il faut lui permettre de continuer encore à jouer un certain rôle, notamment en faveur de la batellerie artisanale. Elle estime, en effet, qu'étant donné son mécanisme et surtout son expérience de la loi de 1946 — qui accorde des bonifications d'intérêt, assez importantes d'ailleurs, à la flotte artisanale — cette société doit subsister, quitte à lui trouver un destin nouveau, afin de maintenir le plus longtemps possible les avantages de cette loi.

Il n'en reste pas moins que tout doit être mis en œuvre pour doter notre flotte fluviale d'unités susceptibles de faire face au trafic et à la rapidité qu'il exige.

Je dirai quelques mots maintenant de l'état d'avancement des travaux. En ce qui concerne le canal du Nord, les travaux progressent d'une façon appréciable. Nous sommes quelques-uns à nous être déplacés pour nous en rendre compte et nous avons vu sur place qu'on y travaillait effectivement beaucoup, de telle manière que nous pouvons prévoir pour 1963 l'achèvement des travaux en cours et la mise en exploitation totale de ce canal.

Je rappelle aussi à l'Assemblée que les dépenses avaient été estimées à 21 milliards environ il y a quelques années. Nous ne croyons pas que cette estimation reste valable, d'abord parce qu'il faudra réévaluer la dépense par la force des choses. Quoi qu'il en soit, le tiers seulement de cette dépense est supporté par le budget de l'Etat, les deux autres tiers étant à la charge des usagers, c'est-à-dire de la batellerie, en vertu des dispositions mêmes de la loi Morice.

En ce qui concerne l'aménagement de la Moselle, la situation est moins satisfaisante. Deux secteurs sont à considérer : le secteur Metz-Thionville et le secteur Thionville-Coblence.

Il faut se rappeler qu'en 1954-1955 les dépenses totales pour l'aménagement de la Moselle et sa canalisation avaient été évaluées à 515 millions de nouveaux francs environ, dont 463 millions pour la canalisation du seul secteur Thionville-Coblence, 41 millions pour les travaux d'aménagement de la section Metz-Thionville et 10 millions pour la construction d'une grande écluse à Metz.

Il n'y a pas lieu de prévoir une augmentation importante des dépenses dans le secteur Metz-Thionville. Par contre, l'estimation de 1954 pour la section Thionville-Coblence sera très largement dépassée. Elle passera de 463 millions de nouveaux francs à 967 millions de nouveaux francs, soit à plus du double. Je dis bien : à plus du double. A ce sujet, votre commission s'est montrée très sévère au point de demander la constitution d'une commission d'enquête chargée de se rendre compte des raisons de cette augmentation qui doublera les dépenses, pour dépasser au total le milliard de nouveaux francs.

Cependant, on peut sans plus attendre donner une des raisons de ce dépassement de crédits, que nous avons jugé très sévèrement, je le répète.

Il résulte pour 60 p. 100 des exigences exorbitantes des propriétaires riverains, du côté allemand, pour l'évaluation des indemnités d'expropriation.

Quelques explications, maintenant, sur la liaison Rhin-Méditerranée, dont on a beaucoup parlé ces derniers mois.

Il est indiscutable que cette liaison, si elle était réalisée, améliorerait très sensiblement la position concurrentielle de l'Est et du Sud-Est de la France dans le cadre du Marché commun.

Elle faciliterait un aménagement du territoire de l'Est de la France en rétablissant certaines zones déprimées, en organisant le développement de la vallée du Rhône et en créant une puissante zone industrielle autour de Marseille.

Ce projet a fait l'objet d'une étude préalable, à la demande du Premier ministre, par une commission dite commission Bouloche, qui aurait déjà fait part de ses conclusions à M. le Premier ministre. D'après ce que nous pouvons en savoir, deux tendances se sont manifestées au sein de cette commission.

Certains de ses membres estiment que les effets induits de la canalisation Rhin-Rhône-Méditerranée se produiraient avec une telle rapidité et une telle importance, qu'elle justifierait tout aussitôt les importants investissements qu'il faudrait y consentir, soit au total, pour cet aménagement général Nord-Sud ou Sud-Nord, 300 milliards d'anciens francs environ, 3 milliards de nouveaux francs.

Les membres de cette commission qui sont de cet avis sont donc enclins à réclamer une décision immédiate, quitte à étaler, bien sûr, dans le temps l'exécution des travaux.

D'autres membres, au contraire, ne croient pas devoir proposer au Gouvernement de prendre rapidement une décision favorable pour l'ensemble de l'aménagement. Ils seraient plutôt d'avis de décider une action dont la caractéristique serait d'être progressive et contrôlée tout à la fois. Cette façon de faire préserverait l'avenir, disent-ils, en laissant possibles toutes les décisions concernant les différents tracés.

Quoi qu'il en soit, le problème est vaste et surtout complexe. Il n'en va pas seulement de l'avenir des régions traversées par cet axe, mais de l'avenir de beaucoup d'autres, telles la Bretagne, le Sud-Ouest et même le Nord.

C'est dire combien votre commission des finances insiste pour que la question ne soit pas tranchée par le Gouvernement en toute hâte, sans examen approfondi. Elle estime que le Parlement devrait pouvoir lui aussi formuler son opinion avant qu'une décision ne soit prise. Elle a même décidé de confier à un groupe de travail le soin d'étudier, dans le cadre d'un examen général des dispositions du IV<sup>e</sup> plan, les très nombreux rapports et projets qui traitent de la liaison Rennes—Rhin—Méditerranée.

C'est une perspective séduisante qui correspond, quoi qu'il en soit, à une réalité, étant entendu que cette réalisation devrait s'inscrire, me semble-t-il, dans un ensemble de moyens de transport parfaitement réglé et équilibré.

Il me reste maintenant, mes chers collègues, à vous dire quelques mots de cette importante question de la réforme du financement des investissements portuaires qui intéresserait plus spécialement six de nos ports : Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille.

Vous vous rappelez qu'au cours de chacune de nos discussions budgétaires, votre rapporteur, au nom de la commission des finances, avait régulièrement et avec beaucoup d'insistance demandé au Gouvernement d'envisager toute une réforme des interventions financières de l'Etat en faveur de nos infrastructures et superstructures portuaires.

Il semble que nous touchions au but et je veux sans plus attendre en remercier le ministre lui-même, sans oublier tous ses services, qui se sont employés à rechercher des formules nouvelles alors que, au point où nous en sommes de l'application du Marché commun, nos ports doivent compter avec la concurrence sévère, acharnée, presque passionnée des ports étrangers que vous connaissez, ceux par exemple, pour n'en citer que deux, d'Anvers et de Rotterdam.

Et voici que, selon nos informations, l'étude est en cours, qu'elle approche de sa fin. Nous souhaitons qu'elle soit vite achevée pour que nous puissions ici en discuter librement dans l'intention d'aider les concessionnaires de nos ports, qu'il s'agisse des assemblées consulaires ou, parfois, des collectivités publiques, à mieux supporter demain leurs lourdes charges.

En effet, vous connaissez le régime actuel : il laisse une très lourde charge au budget des assemblées consulaires et des collectivités publiques.

Je rappelle brièvement qu'en ce qui concerne l'infrastructure, c'est tout au plus une participation de 50 p. 100 que peut escompter celui qui entreprend de très gros travaux. Ensuite, la charge de l'entretien de cette infrastructure incombe totalement au concessionnaire, ainsi que la charge de la superstructure.

J'estime qu'il faut changer ce système. L'an dernier, nous nous sommes permis de présenter quelques suggestions à ce sujet, mais il semblerait que les services des finances n'y aient pas acquiescé. En effet, nous aurions voulu voir s'instaurer, au

profit des concessionnaires portuaires. la formule des bonifications d'intérêt.

Que pourrait être le nouveau régime ?

L'Etat prendrait totalement en charge quelques travaux importants, tels que les travaux ou investissements que l'on appelle discontinus et indivisibles par nature, écluses, chenaux d'accès, digues. Pour les infrastructures intérieures dont l'établissement peut être progressivement adapté aux nécessités d'accroissement du trafic — par exemple : murs de quai, terre-pleins, routes de desserte, ainsi que les engins de radoub — les dépenses seraient couvertes partie par l'Etat, partie par l'organisme portuaire, c'est-à-dire par les usagers. Enfin, pour les outillages et la superstructure, le financement serait assuré, comme par le passé, suivant les règles des exploitations industrielles, donc intégralement par les usagers.

On en viendrait à supprimer les taxes de péage pour les remplaceur par ce qu'on appelle déjà des « droits de port ». Mais, quel que soit le système adopté, monsieur le ministre, ce à quoi il faut aboutir, c'est un allègement sensible des charges qui incombent aujourd'hui aux concessionnaires portuaires, car ces charges sont trop lourdes pour qu'ils puissent soutenir la concurrence des ports étrangers.

Peut-être aurons-nous l'occasion de vous présenter de nouvelles suggestions quand ce projet sera discuté.

Je conclurai, monsieur le ministre, en vous demandant de nous soumettre le plus tôt possible les dispositions du IV<sup>e</sup> plan qui concernent les voies navigables et les ports.

En ce qui concerne la commission des finances, elle invite le Gouvernement à poursuivre et même à accélérer l'effort entrepris pour la modernisation de notre réseau fluvial, afin de le rendre comparable aux réseaux étrangers et accessible au trafic international. Savez-vous, mes chers collègues, que 79 p. 100 de nos voies navigables, c'est-à-dire plus de 6.000 kilomètres, ne sont accessibles, pour l'heure, qu'à des péniches de 300 tonnes ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** C'est vrai !

**M. Albert Denvers, rapporteur spécial.** Savez-vous que le sixième seulement de notre réseau fluvial est susceptible de porter des péniches de 650 tonnes, alors que, dans le même temps, le réseau fluvial allemand, pour ses quatre cinquièmes, est capable de supporter en tous points des péniches de 650 à 1.500 et même 2.000 tonnes ? C'est-à-dire des unités du gabarit européen.

Nous estimons aussi que les crédits consacrés à l'équipement de nos établissements portuaires sont très nettement insuffisants, compte tenu des efforts que réalisent dans ce domaine nos partenaires du Marché commun.

Nous voudrions que sur ce point tous les engagements de la loi de programme soient tenus. La partie complémentaire est très insuffisante cette année. Le volume des investissements portuaires s'il devait être celui prévu par le quatrième plan — soit, dit-on, 610 millions de nouveaux francs — se situerait encore très en retrait de celui qui résulte de l'inventaire des besoins minima évalués à 915 millions de nouveaux francs environ.

Nous désirons, par ailleurs, être saisis aussitôt que possible du projet de réforme du financement et du régime des ports dont je viens de parler et enfin nous invitons le Gouvernement à ne prendre aucune décision définitive concernant la voie d'eau Rhin-Méditerranée sans que le Parlement se soit prononcé sur le choix de la liaison.

En conséquence, la commission demande au ministre des travaux publics de lui fournir à ce sujet tous les documents nécessaires. Je sais que vous avez promis à la commission des finances de mettre effectivement à la disposition du groupe de travail tous les documents permettant d'apprécier la valeur de cette liaison et la valeur des travaux d'études qui ont été exécutés ou entrepris à l'occasion de cette liaison.

Enfin, votre rapporteur insiste auprès du Gouvernement pour que soient maintenues les dispositions de la loi de 1946 et le régime des bonifications d'intérêt pour les artisans bateliers, les compagnies et les petites flottes.

Sous ces réserves, je vous demande, bien entendu, mes chers collègues, d'approuver les dispositions du budget des travaux publics, qui concernent plus essentiellement les voies navigables et les ports. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les voies navigables et les ports.

**M. Jeannil Dumortier, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, ma tâche sera bien facilitée par l'exposé si complet que vient de faire mon collègue et ami M. Denvers, au nom de la commission des finances.

Mon rapport a été imprimé et distribué. Je ne le répéterai donc point ici.

Je me contenterai simplement, monsieur le ministre, de souligner devant vous ce qu'ont été les observations présentées tant sur le plan général que sur quelques points particuliers par votre commission de la production et des échanges.

Ma première observation sera relative aux investissements en capital.

Nous constatons que les engagements qui avaient été pris lors de la discussion de la loi de programme ont été respectés, tant en ce qui concerne le réseau fluvial que les ports maritimes.

Mais, alors que la tranche modulable pour les voies navigables est raisonnable, puisqu'elle marque une augmentation de 1.100 millions d'anciens francs par rapport à l'année dernière, nous constatons, en revanche, pour l'ensemble des ports de commerce et des ports de pêche, une diminution, qui atteint presque un milliard d'anciens francs par rapport au crédit de l'année dernière.

Mon observation rejoindra donc entièrement, sur ce point, celle qui a été présentée par M. Denvers.

Le Gouvernement — je ne dis pas le ministre des travaux publics non plus que ses collaborateurs — le Gouvernement français n'a pas la notion de ce que représentent les ports dans la vie d'un pays. Hélas ! tous les gouvernements qui se sont succédés depuis longtemps n'ont pas tenu compte du fait que les investissements portuaires sont des investissements lourds, qui exigent de longues préparations, qu'il ne suffit pas d'une inscription budgétaire ; de longs délais sont nécessaires pour passer à l'application. Nous avons donc accumulé des retards allant de 60 à 80 p. 100.

Si nous nous reportons à la discussion de la loi de programme, vous nous aviez dit — M. Pellenc, rapporteur général, l'a souligné devant le Sénat — que vous espériez une tranche modulable de l'ordre de 50 p. 100 de la tranche de base. Nous sommes loin de compte, monsieur le ministre. Si nous nous reportons à ce que M. Denvers vient d'indiquer, avec des chiffres différents d'ailleurs, puisque nous ne pouvons connaître de ce quatrième plan que ce qu'on a bien voulu nous dire, et les chiffres varient selon qu'on les considère avant ou après leur passage rue de Rivoli, un crédit de 86 milliards d'anciens francs était prévu pour quatre ans, soit 21.400 millions par an. Comme nous en sommes à 12 milliards d'anciens francs actuellement, 60 p. 100 des crédits manqueraient et auraient dû être ajoutés aux prévisions budgétaires de cette année.

Ces deux observations d'ordre général concernent les investissements en capital. Si nous examinons les opérations dans le détail, une observation très heureuse s'impose, concernant les voies navigables, la réalisation à Lyon — opération dont le coût s'élève à 4.400 millions de francs — de l'écluse dite de Pierre-Bénite qui doit permettre de relier les différents ports de Lyon à la Saône, réalisation souhaitée depuis très longtemps par tous les usagers.

Nous nous en félicitons, comme nous nous félicitons du fait que vous ayez tenu compte, monsieur le ministre, des observations que nous avons présentées en ce qui concerne le port de commerce de Bayonne et la réalisation de la digue permettant la régularisation des eaux de l'Adour et l'accès du port plus fréquemment qu'il n'était possible jusqu'à maintenant. C'est là, je le répète, un résultat extrêmement heureux.

Nous nous félicitons de voir inscrite, en ce qui concerne les ports de pêche, la réalisation, prévue par la loi de programme, de l'extension du port de Concarneau dans la rivière le Moros. Nous avons eu le plaisir de visiter ce port en pleine expansion. Celle-ci était une nécessité.

Une observation a été présentée tout à l'heure par M. Cataflaud. Il se trouve que la même observation a été présentée lors de la discussion relative aux voies navigables.

La décision d'inclure la reconstruction des ponts dans le programme d'investissement routier crée des troubles non seulement au point de vue routier, mais aussi pour la reconstruction des ouvrages sur les voies navigables et constitue une grave erreur. L'intervention de plusieurs ministères est requis pour la mise en chantier, l'emploi des crédits concernant les tranches départementales des différentes reconstructions. Alors que des études complètes avaient été faites par vos services, on les a recommandées ; on a même demandé aux préfets de fournir de nouvelles données.

Je cite plusieurs exemples dans mon rapport des conséquences que cela a entraîné. Je vous demande de vous y reporter. Ils sont vraiment intéressants et typiques. Nos collègues m'ont demandé de souligner ce point. C'est chose faite.

**M. Albert Denvers, rapporteur spécial.** Les ponts sont rompus.

**M. Jeannil Dumortier, rapporteur pour avis.** Parlons maintenant des grandes options.

La commission de la production et des échanges, comme la commission des finances, monsieur le ministre, demande à être saisie le plus rapidement possible — et non pas seulement quinze jours ou trois semaines avant son examen par l'Assemblée — de votre projet de réforme portuaire concernant le financement des travaux et les taxations.

Nous ne portons pas de jugement quant au fond puisque nous ne le connaissons pas officiellement. Ce projet appelle, comme tous les projets, de nombreuses réserves. Il est souhaité par les uns, craint par les autres. Comme on ne le connaît pas très bien, nous préfererions l'étudier. Mais il faudrait en avoir le temps et voir, en particulier, quelles en seront les conséquences sur le budget de chacun des ports.

En effet, si les ports fluviaux nous paraissent assez avantagés, il se pourrait que d'autres le soient moins.

Envisager la réforme de quelques ports sans savoir quel sera le sort des autres serait difficile. Envisager de supprimer, pour certains d'entre eux, certaines taxes de péage et ne point le faire pour d'autres me paraîtrait impossible.

C'est pourquoi nous aimerions être saisis le plus vite possible du projet puisqu'il existe et que des exemplaires circulent sans que nous en ayons eu officiellement connaissance.

La dernière observation d'ordre général que je désirais faire rejoint une observation présentée par M. le rapporteur spécial Denvers sur la fameuse liaison mer du Nord—Méditerranée que d'autres appellent la liaison Rhin—Rhône.

Nos collègues ont manifesté, d'une façon unanime, le désir d'être saisis de ce projet et des conclusions de la commission Bouloche ou, tout au moins, d'un « digest » des conclusions de cette commission.

Nous savons que l'ouvrage est volumineux. J'ai émis, devant la commission, sans que celle-ci se prononce car elle a considéré qu'elle n'était point assez informée sur ce sujet, des conclusions analogues à celles de mon collègue de la commission des finances.

Puisque cette voie d'eau doit relier la mer du Nord à la Méditerranée, elle doit passer par le Rhône.

Que l'on commence donc par aménager le Rhône ! Nous ferons les options après.

Que ce soit la liaison Rhin-Rhône, que ce soit la liaison en Y, Moselle—Rhône avec la branche de déviation vers le Rhin ou le canal d'Alsace, ces solutions sont fort possibles. Je sais que des contreprojets ont vu le jour. Il est procédé actuellement à une étude sur la liaison Oise—Aisne coupant en croix la liaison Moselle-Rhône. Je crois que cela ne serait pas mauvais.

Mais nous aimerions bien pouvoir étudier au fond tous ces projets et vous donner un avis qui, je peux vous l'assurer, serait dicté par ce que nous pensons être l'intérêt général.

Monsieur le ministre, j'en aurai terminé quand j'aurai traité un dernier problème sur lequel la commission a bien voulu m'autoriser à intervenir.

Il y a quelques mois, au cours d'un débat engagé ici même, j'ai été amené à interrompre un de nos collègues du Nord sur un projet d'alimentation en eau de la région dunkerquoise. Ce projet prévoit un prélèvement d'eau dans un fleuve côtier, la Canche.

Se jetant à la mer à Etaples, ce fleuve constitue actuellement le seul moyen dont dispose ce port pour maintenir ses profondeurs.

Un projet a été élaboré sur lequel nous avons attiré votre attention ainsi que celle de nos collègues des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Les conseils généraux de ces deux départements se sont réunis et ont formé deux commissions spécialisées. Nous avons décidé ensemble, et à la quasi-unanimité des membres présents des deux commissions, que le projet de la Canche était dangereux. Nous avons alors proposé une solution de remplacement, consistant à créer, au lieu dit Ilarschelles, dans la forêt de Clairmarais, un réservoir suffisant pour permettre l'alimentation en eau de la région dunkerquoise. Les deux préfets du Nord et du Pas-de-Calais ont donné leur accord. Mais, nous ne savons pourquoi, la question continue à être soulevée de tous côtés. Alors que les deux assemblées départementales, que les deux préfets représentants du Gouvernement sont d'accord, nous ne voyons pas pourquoi on remet toujours le problème sur le tapis.

S'agit-il d'une piqure d'amour-propre ressentie par un grand chef de service d'un ministère voisin ?

Je n'en sais rien.

Toujours est-il que je ne saurais accepter qu'on fasse croire à la population qu'il est possible de réaliser un bassin de chasse permettant d'éviter les conséquences du prélèvement d'eau dans la rivière alors que, vous le savez, monsieur le ministre, tout bassin de chasse est un bassin de décantation et qu'il faudrait un deuxième bassin de chasse pour décantabiliser le premier.

Le plus beau bassin de chasse que j'aie vu, et je l'ai dit lors de cette réunion commune, c'est notre excellent collègue

M. Duchesne, député de Lisieux et Honfleur, qui me l'a fait visiter. Les vaches paissaient calmement sur les terres qui encombraient le bassin !

Etaples est une ville pauvre, mais son âme est riche. C'est une pépinière d'excellents marins, qui fournit, tant à la marine nationale qu'à la pêche nationale, des équipages de grande valeur.

Je vous demande instamment, monsieur le ministre, d'être le défenseur de ce port, de ne pas permettre qu'on le tue, qu'on anéantisse cette pépinière, qu'on condamne les bateaux étaplais à ne plus pouvoir accoster à leur quai.

Ce n'est pas en mon nom seul que je fais cette demande, mais au nom de la commission de la production et des échanges unanime qui a bien voulu me donner ce mandat.

J'en ai terminé, monsieur le président. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Ebrard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan pour le tourisme.

M. Guy Ebrard, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, en rapportant le budget du tourisme, j'ai l'honneur d'évoquer une des activités nationales qui profitent le plus à notre balance des comptes.

En 1960, cette industrie nous a donné quelques motifs de satisfaction en portant à 237 millions de dollars, contre 188 millions en 1959, le solde excédentaire de notre balance.

Cette progression de 27 p. 100 et le chiffre de recettes de 500 millions de dollars sont les plus élevés que la balance française des paiements ait jamais enregistrés et confirment la rentabilité du tourisme pour la France, rentabilité dont nous avons quelque raison de dire qu'elle n'est pas à son maximum puisque, en 1959, le solde de cette balance était pour l'Italie de 448 millions de dollars et pour les Etats-Unis de 708 millions de dollars.

La saison 1960 qui est traduite par les chiffres de ce budget a été assez satisfaisante; peut-être la saison 1961 a-t-elle donné moins de motifs de satisfaction aux professionnels et à l'Etat. Cette saison, semble-t-il, a été inégale, à peu près satisfaisante sur le plan intérieur et seulement moyenne sur le plan du tourisme étranger. Les touristes français manifestent, il est vrai, de plus en plus de goût pour les pays étrangers, et certains de ces pays prennent dans la compétition touristique une place des plus importantes. Sans aucun doute l'Espagne est en passe de devenir le premier pays touristique du monde. Peut-être aussi le volume des dépenses des touristes français est-il en voie de restriction, conséquence du tourisme social et du développement du camping.

Sur le budget du tourisme, support national de cette activité rémunératrice, nous n'avons pas de grands développements à présenter. Nous confirmerons nos propos relatifs aux précédents budgets, à savoir que les moyens mis à la disposition des services officiels ne sont sans doute pas proportionnés aux efforts qu'il faudrait accomplir.

Quelques augmentations sont toutefois à relever dans le budget qui nous est proposé: 19 millions de nouveaux francs pour cette année, soit une augmentation de plus de 2 millions de nouveaux francs par rapport à l'an dernier.

Parmi les mesures nouvelles — nous vous renvoyons pour le détail à notre rapport écrit — nous trouvons la création de deux postes de délégué régional au tourisme, conséquence logique d'une réforme que le Parlement a approuvée l'an dernier. Je rappelle cependant que la commission des finances a accepté cette mesure sous réserve que ces créations soient réservées, par priorité, à l'amélioration des structures, souvent incohérentes, qui tiennent à un découpage administratif que l'on impose au tourisme comme à d'autres industries, ce qui n'arrange pas toujours les choses.

Création aussi de six emplois d'« inspecteur de l'hôtellerie », suivant l'expression qu'il a été convenu de retenir.

Lorsque le Gouvernement a examiné, en février 1961, le problème de l'hôtellerie, il a pris en faveur des hôteliers un certain nombre de mesures fiscales tout récemment développées par un conseil interministériel et sur lesquelles, monsieur le ministre, vous voudrez sans doute nous donner quelques apaisements.

Parmi ces mesures, il avait été décidé de reviser les normes de classement des hôtels pour supprimer tout ce qu'elles comportent d'approximatif ou d'incontrôlable. Il avait été décidé également que l'on créerait, en compensation, quelques postes de délégués sur place du commissariat au tourisme, ces délégués devant avoir pour tâche de reviser les normes de classement.

Certains collègues ont fait, à cet égard, des observations et votre rapporteur s'est joint à eux.

M. le ministre a bien voulu nous donner en commission quelques apaisements. Il a bien voulu admettre que la nomination d'inspecteur de l'hôtellerie pouvait constituer une erreur dans la mesure où elle présentait un caractère inquisiteur. Ces

postes nouvellement créés pouvaient être, en fait, considérés comme des postes d'adjoints aux délégués régionaux au tourisme et les normes de classement des hôtels ne devaient être révisées que lorsque la liberté des prix serait acquise.

Voilà pour les mesures concernant le personnel.

Quant aux dépenses de matériel, aux remboursements de frais, c'est-à-dire aux moyens nécessaires au commissariat général pour remplir sa mission en France ou à l'étranger, votre rapporteur ne paraît pas avoir d'objection à soulever.

Peut-être faut-il souligner que, sur les prêts consentis en 1962 par le fonds de développement économique et social, une somme de 100 millions de nouveaux francs est prévue pour le financement des opérations d'équipement hôtelier et thermal.

Bien que les besoins dans ce domaine soient considérables, cette mesure marque une nette progression par rapport à 1960 et nous vous en donnons bien volontiers acte, monsieur le ministre, car elle correspond au souhait de la commission des finances.

En effet, en 1960, il avait été accordé 38 millions de francs ; en 1961, 50 millions, majorés de 20 millions lors du vote du collectif.

Les crédits pour l'équipement passent de 5 millions à 9 millions de nouveaux francs et c'est, là aussi, une progression substantielle dont nous avons quelque raison de nous réjouir.

Le volume total des prêts pourra atteindre 10 millions de nouveaux francs si l'on tient compte des disponibilités sur la dotation de 1961.

Durant l'exercice 1960, la caisse centrale de crédit hôtelier a accordé 1.197 prêts représentant près de 71 millions de nouveaux francs. L'industrie hôtelière est la principale bénéficiaire avec 874 prêts pour 72 millions de nouveaux francs.

Par rapport à 1959, notons que ces réalisations augmentent de 32 p. 100 en nombre et de 52 p. 100 en volume.

Sans doute, certaines mesures ont-elles été prises en 1961, par le Gouvernement, en faveur de l'hôtellerie.

Une décision d'un comité interministériel intervenue au début de l'année 1961 avait allongé la durée des prêts de quatorze à vingt ans, réduit la part de l'autofinancement à 25 p. 100 et fait en sorte que le Crédit hôtelier puisse accorder des prêts à des exploitants non propriétaires de l'immeuble pour lequel ils sollicitent une aide.

Mais il reste à dire que la fiscalité qui pèse sur l'hôtellerie, et sur laquelle un certain nombre de nos collègues ne manquent pas d'intervenir, demeure très lourde.

Une décision, paraît-il, est intervenue dans l'attente que le Parlement se prononce sur la modification des taxes sur le chiffre d'affaires. Cette décision concernerait le remboursement des taxes indirectes grevant certains investissements hôteliers. Nous souhaitons, monsieur le ministre, que vous vouliez bien nous donner des précisions à cet égard car cette réforme ne prendra toute sa valeur que lorsque nous pourrons nous livrer à l'étude minutieuse de la liste des investissements agréés par le conseil des ministres.

Cet essai d'assimilation de l'industrie hôtelière aux entreprises industrielles en ce qui concerne la détaxation des investissements est une mesure sans doute insuffisante. Sa portée sera à la mesure des détails que vous voudrez bien nous livrer.

De toute façon, nous restons convaincus que la meilleure mesure eût été de ramener la taxe de 8,50 p. 100 — taux majoré — au taux de 6 p. 100.

Insistons aussi sur les charges qui pèsent sur l'industrie hôtelière en matière de parafiscalité, question sur laquelle M. Anthonioz ne manquera pas d'insister. (Sourires.)

Je vous renvoie à cet égard à mon rapport écrit et je suis persuadé que, l'ayant lu, vous serez tout à fait convaincus de l'importance qu'il y a à cesser dans l'industrie hôtelière une parafiscalité qui, sans doute, est à la source de ses plus grands soucis.

Enfin, dans le domaine des prix, il convient de se réjouir de la libération des tarifs accordée à certaines catégories d'hôtels. Il nous semble que, l'hôtellerie restant un des derniers secteurs où les prix sont contrôlés, il importe d'envisager pour l'avenir la liberté des prix.

Voilà, mes chers collègues, l'essentiel ou plus exactement le résumé à grands traits des bases de l'industrie touristique en France.

Faut-il encore, avant de conclure, insister sur le marasme sérieux des hôtels saisonniers ?

Ces derniers ne sont pas assez régulièrement occupés pour que leur gestion soit rentable. La patente saisonnière n'est qu'un avantage fiscal insuffisant pour compenser les difficultés d'exploitation et les hôtels saisonniers n'arrivent pas à équilibrer toujours leurs comptes d'exploitation et certainement pas leurs bilans. Ils n'ont le choix qu'entre végéter dans la médiocrité avant de disparaître ou tenter de se moderniser en affrontant un endettement fort lourd avec des risques financiers souvent insupportables.

Voilà un problème, monsieur le ministre, sur lequel il conviendrait que, très résolument, le Gouvernement — qui a manifesté sa volonté en d'autres domaines — veuille bien intervenir.

Annexé au tourisme, le thermalisme — qui est aussi une activité qui intéresse la santé publique — connaît également une crise assez sérieuse, aggravée par les dispositions de l'ordonnance du 30 décembre 1960, dont il se remet très mal, bien que le Gouvernement en soit revenu à peu près aux textes antérieurs ou même, parfois, à certains égards, en deçà de ces textes.

Après le coup fatal qui lui a été porté, le thermalisme mérite votre sollicitude, monsieur le ministre, et toute la vigilance du Gouvernement. C'est une industrie dont les immobilisations sont importantes, dont les installations entraînent des frais d'entretien fort élevés et à laquelle les stations étrangères font une concurrence sérieuse. Cette partie du patrimoine touristique français est aujourd'hui menacée gravement.

Il restera à aborder les problèmes du tourisme aérien, mais M. Anthonioz, rapporteur spécial, les exposera lui-même.

Je bornerai là mon propos en vous rappelant, monsieur le ministre, que la commission des finances souligne une nouvelle fois, cette année, comme elle l'a fait l'année dernière, l'émotion de l'industrie touristique française devant la regrettable incidence qu'a pour elle la fixation des congés scolaires.

Des mesures partielles paraissent avoir été prises par le Gouvernement, autorisant certains recteurs à modifier la date des congés scolaires. Mais, en fixant uniformément la rentrée des classes au 15 septembre, vous avez sans doute porté un coup très dur à l'industrie touristique française, en particulier aux industries saisonnières.

Il n'empêche que les efforts de vos services, munis de moyens très modestes, méritent d'être aidés par l'Assemblée nationale et, sous réserve des observations que j'ai eu l'honneur de présenter au nom de la commission des finances, je vous invite, mes chers collègues, à adopter les crédits du budget du ministère des travaux publics relatifs au tourisme. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. René Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le tourisme.

M. René Laurin, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, en ce qui concerne le rapport pour avis que j'ai l'honneur de vous présenter au nom de la commission de la production et des échanges, je vous renvoie tout d'abord pour la partie statistique et pour toutes les considérations d'ordre général à mon rapport écrit, me réservant de traiter devant vous quelques points importants qui ont retenu en priorité l'attention de la commission.

Je ne traiterai pas non plus, monsieur le ministre, le problème du thermalisme qui a été très bien exposé par M. Erbrard et sur lequel un accord total est intervenu entre les deux commissions. J'aborderai d'abord le problème de l'étalement des congés.

En ce qui concerne l'étalement des congés, un effort louable a été tenté cette année, à l'initiative de votre administration, me semble-t-il, grâce aussi à votre action personnelle et à celle de M. le commissaire général au tourisme. Les résultats en sont probants. Le fait que deux usines importantes aient accepté, sur votre demande, de fixer leurs congés à des dates séparées a influencé d'une façon considérable ce qu'il a été convenu d'appeler « l'étalement des vacances ». Mais le problème majeur — je le répète après le rapporteur spécial — reste que l'éducation nationale doit accepter les considérations qui sont apportées par vos services et par vos personnes pour obtenir l'établissement de congés différentiels.

Je sais que cette mesure est demandée par vous-même, monsieur le ministre et par M. Sainteny, commissaire général au tourisme, au ministre de l'éducation nationale. Mais une campagne d'opinion doit intervenir afin de briser les réticences qui cette fois ne viennent pas des technocrates — que l'on accuse peut-être trop souvent et à tort — mais de beaucoup d'enseignants eux-mêmes. Il faut que ces derniers admettent qu'ils sont, eux aussi, au service de la nation et que le fait d'étaler les congés scolaires sera un moteur beaucoup plus puissant que le petit exemple que vous avez donné cet été et qui cependant a déjà donné de très grands résultats. L'étalement des vacances apportera un grand remède aux problèmes du tourisme.

J'aborderai brièvement le chapitre du tourisme social. Je vous renvoie à mon rapport en ce qui concerne l'extension des villages de vacances, le caravanning et le camping. Ce dernier, en particulier, doit être sagement réglementé — comme on a commencé à le faire — dans l'intérêt même des campeurs et du tourisme social.

Mais, là encore, il faut faire plus. Je crois savoir que M. le commissaire général au tourisme désire, ainsi d'ailleurs qu'un grand nombre des élus de la nation, que dans le problème particulier dont il a la charge, l'accent soit mis sur l'aspect social.

Il y a tout un grand problème du tourisme social qui peut être générateur de nouvelles richesses, non seulement pour ceux qui le pratiqueront, mais pour ceux qui seront chargés de la réception et de l'hébergement.

Il y a tout un plan du tourisme social à « penser », et cela doit être pour les responsables une des grandes tâches de l'avenir.

Un mot maintenant sur ce qu'il était convenu d'appeler les sports d'hiver mais qu'il vaudrait mieux maintenant désigner sous le vocable de repos à la montagne.

De plus en plus, les masses citadines éprouvent le besoin de vacances d'hiver à la montagne, besoin qui n'ira qu'en croissant.

La très heureuse initiative du ministre de l'éducation nationale d'organiser des classes de neige, créée dans la jeunesse des cours moyens et des cours complémentaires non pas un plaisir mais ce qui deviendra plus généralement un besoin.

Il est certain que la génération qui monte prendra comme la nôtre un certain plaisir aux vacances d'hiver, mais celles-ci deviendront un véritable besoin qui dépassera le cadre des sports d'hiver et posera tout le problème du repos à la montagne.

Un certain nombre de collègues des stations et des régions de montagne m'ont donc prié, monsieur le ministre, de vous demander de faire étudier si certains villages que l'on destine à de petites industries souvent fragmentaires et très difficiles à implanter, n'auraient pas plus heureusement une vocation à l'équipement touristique. N'ayant pas, sur le plan industriel, de chances de s'épanouir, ils pourraient peut-être ainsi, sur ce plan particulier, se donner complètement à leur vocation. Tous les députés représentant des régions de montagne forment le vœu que des études très sérieuses et très poussées soient effectuées à ce sujet.

Le problème des ports de plaisance, envisagé dans le rapport au fond et dans le rapport pour avis, se pose également. A cet égard, monsieur le ministre, en ce qui concerne les imputations budgétaires et l'utilisation des fonds prévus, ne pensez-vous pas qu'il serait nécessaire de renoncer à la formule actuelle consistant à faire gérer par les mêmes services administratifs l'équipement des ports industriels et celui des ports de plaisance ?

Au moment où la Côte-d'Azur va devenir ce que j'ai eu, avec quelques-uns, l'outrecuidance peut-être d'appeler la Californie de l'Europe, si nous voulons, sur la Méditerranée en particulier...

**M. René Schmitt.** Il n'y a pas que la Méditerranée; il y a aussi la Normandie.

**M. René Laurin, rapporteur pour avis.** ...sur l'Atlantique aussi, mais le problème est moins facile, arriver à créer vraiment des ports de plaisance, ce qui présente quelques difficultés particulières, une distinction s'impose. Je ne crois pas que les mêmes autorités budgétaires puissent s'occuper de l'implantation des ports industriels et de l'implantation des ports de plaisance. Un petit effort financier a été consenti, à votre demande, par le ministre des finances dans votre budget. Mais nous pensons que tant que les responsables du tourisme ne pourront pas directement utiliser les fonds, non seulement sous la forme de recommandations et d'avis favorables pour des emprunts, mais par l'octroi de subventions et en aidant financièrement les réalisations des municipalités tout au long des côtes de France, le problème ne sera pas résolu. C'est un des aspects de la question que je me permets de vous suggérer.

Reste le problème éternel de la détaxation de l'essence pour les plaisanciers. Il vous est bien connu et il est inutile que je vous l'expose. Nous savons tous ici à quoi nous en tenir. Ne croyez-vous pas que le moment serait venu, comme l'un de nos collègues l'avait suggéré l'année dernière, d'admettre que ceux qui alimentent le moteur de leur bateau avec de l'essence aient les mêmes droits que les automobilistes, c'est-à-dire la possibilité de récupérer par la détaxation une part du prix pour la consacrer à l'équipement ? Ce problème vous est bien connu. Je ne pense pas que vous puissiez le résoudre dans ce budget, mais nous attirons à nouveau votre attention.

**M. Ebrard** a eu raison de consacrer dans son rapport un long développement à l'aviation et de dire que c'était là notre préoccupation commune. Il semble effectivement que l'accent n'ait pas été mis suffisamment sur l'aspect touristique de ce puissant moyen de transport que constituent l'avion et l'hélicoptère.

Je crois effectivement que les moyens n'ont pas été donnés à ceux qui essaient de réaliser quelque chose; pour arriver aux résultats escomptés, une conception différente des liaisons est nécessaire.

Il est anormal que les touristes étrangers qui se rendent dans notre pays ne puissent pas, par un système de lignes intérieures, se déplacer comme ils en ont l'habitude dans leur pays.

Il est très difficile — peut-être l'attention de vos services n'a-t-elle pas été suffisamment attirée sur ces problèmes — d'admettre que de nombreux Américains, par exemple, qui sont

les plus évolués en cette matière, ne trouvent pas dans nos liaisons intérieures la possibilité de se déplacer rapidement d'un point du territoire à un autre.

Là encore, il faudrait revoir la question. L'avion et l'hélicoptère ne sont plus un luxe, en 1962. Ils constituent un moyen de transport qui, en certains cas — je sais que la question est sérieusement étudiée par vos services — serait souvent bien moins coûteux que d'autres.

Je voudrais enfin en venir aux trois grandes idées de conclusion dont deux sont importantes et dont l'une est surtout d'actualité, qui ont retenu l'attention de la commission.

La commission est inquiète, monsieur le ministre, à la suite de l'envahissement touristique dont quantité de stations ont été l'objet au cours de la dernière saison.

Je sais — et **M. Ebrard** s'en est fait l'écho — qu'il y a des mécontentements et des imperfections. Mais, incontestablement, la Normandie et la Côte d'Azur notamment ont été envahies, au point que certaines stations ont vu leur population démultiplier. Bien sûr, le commerce local a profité de cet afflux de touristes. En revanche, on a déploré une insuffisance d'équipement. Et ce que je dis est valable pour toutes les stations de France. Toutes, en effet, qu'elles soient maritimes, montagnardes ou de cure, ont besoin d'un équipement sans aucune mesure avec leurs moyens. Qu'il s'agisse des problèmes de circulation, qui se posent avec acuité, des problèmes de police, qui ont parfois revêtu un aspect dramatique au cours de l'été, des problèmes de voirie, qui conditionnent ceux de l'hygiène, qu'il s'agisse des problèmes d'alimentation en eau, de réfection des routes ou d'électrification, nos stations touristiques, normalement peuplées de 10.000 habitants, ont pratiquement à pourvoir à l'équipement nécessaire à une population de 100.000 habitants.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre — c'est l'avis des maires qui font partie de la commission — qu'il est impossible de continuer à faire supporter, surtout en l'absence de taxe locale dans la plupart des cas, à des populations sédentaires de quatre ou cinq mille habitants l'équipement collectif correspondant à cent mille personnes ?

Il y a là une disproportion dont je sais qu'il faut se réjouir à certains égards, mais à laquelle nous n'avons aucune possibilité de remédier.

Certaines stations que je connais bien doivent supporter un ou deux milliards d'investissement pour pouvoir héberger correctement tous les touristes étrangers qui désirent être reçus. Et si les emprunts correspondants devaient être contractés, il faudrait multiplier par dix certains centimes additionnels. Or, quelques affaires privées ou quelques commerçants seulement bénéficient de cet afflux de population.

Cette constatation m'amène, monsieur le ministre — et la commission a bien voulu me suivre sur ce point — à vous demander, en vue d'une solution non pas immédiate mais étalée dans le temps car le problème posé est vaste, si le moment ne serait pas venu de planifier un peu tout cela. Ne conviendrait-il pas d'envisager dans quelle mesure l'Etat, qui bénéficie au premier chef de cet afflux touristique, non seulement par les apports de devises ainsi que cela a été fort opportunément souligné, mais aussi par l'augmentation de la densité du commerce national qu'il représente, ne pourrait pas élaborer un plan d'équipement des stations permettant à celles qui ne peuvent supporter ces écrasantes annuités de faire appel à l'aide directe de l'Etat ?

Voilà, monsieur le ministre, une des grandes idées que nous nous permettons de vous livrer, en vous demandant d'y réfléchir et de nous répondre.

Un autre problème se pose également. Un certain nombre de nos collègues dans cette Assemblée et au Sénat ont déposé une proposition de loi demandant à l'Etat de régler la question des plages.

Vous savez quel régime anachronique est actuellement celui des plages. Il existe des communes où aucune plage n'est accessible au public et d'autres, au contraire, où aucun équipement de ces plages n'est possible étant donné la vétusté du bail qui lie ces communes aux domaines, ou les plagistes aux communes.

Il est impossible à un plagiste qui veut faire une infrastructure valable sur une plage quelle qu'elle soit de consentir des investissements importants s'il ne dispose que d'une année de bail. Sans aller jusqu'à suivre les plagistes qui demandaient, dans une proposition de loi déposée au Sénat — et qui d'ailleurs, je crois, a été retirée depuis — que l'on consacre, en fait, la création de véritables fonds de commerce, nous souhaitons que les rapports soient légalisés en ce qui concerne les droits des communes sur les plages situées sur leur territoire, de façon que ces communes puissent, non pas par la création de fonds de commerce, mais par la possibilité de consentir un bail de

plusieurs années, exiger des plagistes, dans les cahiers des charges, la construction d'infrastructures qui rendent service au public.

Dans le même temps, ces communes seraient à même de libérer des espaces sur ces plages car si nous estimons qu'un certain nombre de plages doivent être organisées, équipées, nous considérons par ailleurs que la plage est le bien de tous et qu'il est inadmissible que les touristes soient obligés de payer pour pénétrer sur certaines plages. Il faut donc concilier la liberté et l'équipement, et pour cela donner aux communes des possibilités que présentement la législation domaniale ne leur reconnaît pas.

C'est au responsable, au tuteur du tourisme, qu'il appartient d'étudier la possibilité d'une telle modification de la loi, qui permettrait enfin aux communes de connaître leurs droits en ce qui concerne les plages.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Laurin.

**M. René Laurin, rapporteur pour avis.** Je vais conclure, monsieur le président.

Il est un dernier problème sur lequel on m'a demandé d'attirer votre attention, monsieur le ministre, et qui a déjà été largement développé dans le détail par M. Ebrard : celui de l'hôtellerie. On parle toujours du problème de l'hôtellerie, mais je voudrais avoir de vous l'assurance que le Gouvernement a définitivement décidé une politique à cet égard. Il faut savoir ce que l'on veut faire. Veut-on créer, comme cela existe dans certains pays socialistes ou totalitaires, une chaîne d'hôtels qui soit une chaîne d'Etat ? Dans ce cas-là il faut le dire, et il faut employer les moyens pour le faire. Pour sa part, la commission, qui a été consultée sur cette question, n'est pas de cet avis. Elle estime que la France est un pays libéral et que le libéralisme doit être, dans l'hôtellerie comme dans tous les domaines de l'industrie française, la loi.

Si donc nous décidons, comme je le pense, de pratiquer une politique libérale en matière d'hôtellerie, alors, il faut appliquer les lois du libéralisme et de la liberté, et permettre la concurrence. Le seul moyen de régler le problème d'une industrie aussi en retard que l'hôtellerie française sur le plan des investissements, consiste à la détaxer complètement et à faire un grand effort en sa faveur.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu en France de création de chaînes d'hôtels privées ? Pourquoi de très importants capitaux ne sont pas investis dans la construction d'hôtels alors qu'au contraire ils le sont dans les industries chimiques, dans l'industrie des produits pharmaceutiques et dans toutes les formes de la rentabilité capitaliste ? La réponse est simple : parce que l'hôtellerie n'est pas rentable.

Il ne suffit pas de faire des injections passagères de libéralisme dans l'hôtellerie ; si vous voulez vraiment que celle-ci renaisse, il faut opter résolument pour une formule nouvelle d'investissements hôteliers. Je vous rappelle la phrase sur laquelle la commission s'est mise d'accord : « Nous demandons au Gouvernement de créer ces conditions par un régime fiscal préférentiel comportant de sérieuses détaxes des investissements assurant aux capitaux investis une rentabilité suffisante ».

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez déjà obtenu de votre collègue des finances de petits avantages qui commencent à marquer ce chemin, mais il faut résolument vous engager dans cette voie...

**M. René Schmitt.** Et nationaliser !

**M. René Laurin, rapporteur pour avis.** Monsieur Schmitt, jusqu'à nouvel ordre le Gouvernement que je soutiens est un Gouvernement libéral. Le jour où un gouvernement socialiste sera au pouvoir, il lui appartiendra de décider une nationalisation de l'hôtellerie, mais je lui souhaite bien du bonheur !

**M. René Schmitt.** Monsieur Laurin, je me suis simplement permis de souligner une contradiction dans votre exposé. C'est tout !

**M. René Laurin, rapporteur pour avis.** Laquelle ?

**M. René Schmitt.** Vous êtes, monsieur Laurin, un partisan du libéralisme, mais à partir du moment où celui-ci ne paie plus, vous vous tournez vers le Gouvernement et vous lui demandez de s'engager dans une voie nouvelle, une voie dont vous n'osez même pas dire le nom.

**M. René Laurin, rapporteur pour avis.** Je m'excuse de vous dire, monsieur Schmitt, que vous n'avez rien compris. (Rires à droite.) J'ai expliqué que le Gouvernement faisait des efforts insuffisants et qu'il fallait, par conséquent, s'engager très gaillardement, puisque nous ne sommes pas socialistes, nous, dans le libéralisme en matière d'hôtellerie.

**M. René Schmitt.** N'aggravez pas votre cas !

**M. René Laurin, rapporteur pour avis.** J'en viens maintenant, monsieur le ministre, à un problème sur lequel je n'inter-

viendrai pas longuement, car M. Ebrard l'a déjà traité et vous vous en êtes vous-même expliqué en commission. Nous y reviendrons d'ailleurs en détail au moment de la discussion des amendements. Il s'agit de votre proposition concernant les inspecteurs de l'hôtellerie.

Je dois vous dire que la commission n'a pas accueilli votre proposition avec une grande faveur. Les inspecteurs de l'hôtellerie tels que, avant vos déclarations en commission des finances en nous les avait représentés, ne correspondent pas du tout à l'idée que nous nous faisons du climat dans lequel les rapports entre vos représentants — le commissariat général au tourisme en particulier — et les hôteliers doivent s'établir. Ces inspecteurs vont-ils être une nouvelle forme de polyvalents non plus chargés d'examiner les comptabilités mais, comme cela a été dit, d'attribuer des étoiles ? Alors nous sommes résolument contre. C'est dans cet esprit que la commission m'a demandé de déposer un amendement et de le faire voter.

Monsieur le ministre, si vous voulez que le point de vue des membres de la commission de la production change, il y aurait intérêt — si vous me permettez cette suggestion respectueuse — à ce que vous renouveliez devant l'Assemblée les déclarations extrêmement claires et précises que vous avez faites devant la commission des finances, et que vous disiez que ce que vous voulez c'est que des hommes aident les hôteliers et fassent avec le commissaire au tourisme un travail constructif. Alors, peut-être, notre point de vue sera-t-il reconsidéré.

Nous sommes, pour l'instant, hostiles à votre proposition et nous avons déposé un amendement qui conclut à la suppression du crédit.

Voilà, monsieur le ministre, ce que nous avons à vous signaler et à vous suggérer. Tant que le problème de l'hôtellerie ne sera pas définitivement réglé, le tourisme français ne pourra pas progresser. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

**M. Paul Reynaud, président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.** Mesdames, messieurs, la brève question que je vais poser relève à la fois des travaux publics et du tourisme.

Il y a deux ans, monsieur le ministre, j'ai eu l'honneur de vous signaler que quelques béotiens, égarés dans le corps si distingué des ponts et chaussées, avaient eu l'idée étrange d'interdire au voyageur en automobile de regarder les fleuves ou les rivières, c'est-à-dire l'âme du paysage, en dressant le long des ponts des parapets opaques.

Je vous ai cité en particulier l'exemple du pont de Saint-Cloud que traversent chaque année plusieurs millions de voyageurs qui se dirigent vers l'autoroute de l'Ouest ou en viennent pour entrer dans Paris. C'est un des plus beaux paysages de l'Île-de-France. Vous en interdisez la vue. Imaginez en effet qu'un touriste désireux d'admirer ce magnifique spectacle de la Seine qui glisse au pied de la colline voisine de Meudon descende de voiture et bloque la circulation : il aurait toutes les chances d'être conduit dans un asile psychiatrique.

Je vous avais dit que le ministre du tourisme qui cohabite en vous avec le ministre des travaux publics devait être bien attristé de cette situation. Hélas ! ce n'est sans doute pas vrai puisqu'il y a deux ans que cette situation dure. L'autre jour, à la commission des finances, M. Palewski et moi-même vous avons rappelé que nous attendions de vous un geste, la disparition de ce parapet qui, vraiment, est pour le goût français une tache. Je me permets de vous indiquer, si vos ingénieurs ont quelque hésitation, qu'ils peuvent aller voir sur le Rhin les ponts nouveaux que les Allemands ont construits. Ce sont des tiges si minces, si frêles qu'on joutit entièrement du spectacle du fleuve.

Alors, après deux ans, je m'adresse de nouveau à vous. Vous avez promis de faire étudier la question. L'étude est-elle faite ? Et quelle est votre décision ? (Applaudissements.)

**M. le président.** Dans la discussion, la parole est à M. Coudray.

**M. Georges Coudray.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, après les deux rapporteurs, MM. Ebrard et Laurin, je présenterai d'abord deux observations relatives au tourisme.

La première concerne les ports de plaisance.

Après vous avoir félicité, monsieur le ministre, d'avoir inséré dans votre budget de l'année dernière un chapitre permettant à l'Etat de contribuer au financement de travaux d'équipement des ports de plaisance, ce qui, mieux que toute déclaration, traduit votre sentiment sur l'expansion qu'il faut attendre du tourisme nautique, laissez-moi vous dire que le rythme d'accroissement de cette section du tourisme est tel que nous sommes nous-mêmes surpris et dépassés, que notre sous-équipement, qui est déjà dangereux, va devenir tragique, et qu'il faudrait que vous puissiez ajuster vos crédits de subventions, encore bien modestes, à ce surprenant accroissement.

Ma seconde observation concerne un domaine qui a été largement évoqué par nos deux collègues rapporteurs : celui de l'hôtellerie, spécialement de l'hôtellerie saisonnière.

Il est étonnant, monsieur le ministre, pour un parlementaire qui, comme moi, a quelque ancienneté, de constater combien les gouvernements sont lents à s'emouvoir de certains problèmes qui leur sont présentés par le Parlement, et gardent, parfois contre l'évidence même, un scepticisme commode qui les dispense de toute action. Tel est le cas de l'industrie hôtelière et spécialement saisonnière. Depuis des années, nous ne cessons de démontrer aux gouvernements qu'elle se meure et qu'elle disparaît, écrasée sous ses charges fiscales et parafiscales. C'est à peine si tous les dix ans on se résigne à lui apporter une aide. La patente saisonnière de six mois, qu'on évoquait tout à l'heure, a été accordée vers 1950 ; il a fallu attendre presque dix autres années pour voir cette mesure, qui s'est bien sûr avérée rapidement insuffisante, doublée de la patente saisonnière de trois mois, mesure également excellente en elle-même, mais à son tour bien insuffisante et qui ne fait qu'ajouter — il faut l'avouer — au caractère malthusien de la première.

Entre le Nord de la Bretagne — région que j'ai l'honneur de représenter — et le Sud — la région de la Baulle par exemple — plus de cent hôtels saisonniers ont été mis en vente ces dernières années. Cela vous indique clairement dans quelle situation se trouve cette industrie saisonnière. Combien de temps devons-nous encore attendre les mesures fiscales nouvelles dont on a parlé tout à l'heure et qui allégeraient, avant qu'il ne soit trop tard, les charges qui accablent plus que toute autre cette industrie et qui la maintiennent ainsi bien loin de toute comparaison compétitive ? Elle est incapable de faire face à la concurrence étrangère et de plus elle est menacée d'effacement en ce qui concerne certaines catégories.

Peut-être pourriez-vous nous dire, monsieur le ministre, lorsque vous nous préciserez vos projets, quelles sont les intentions du Gouvernement.

Sur le budget des travaux publics je ne m'attarderai pas à vous redire le sentiment, hélas trop bien fondé et généralement partagé — peut-être par vous-même — que nous avons tous de l'insuffisance des crédits consacrés à la construction et à l'entretien des routes.

J'apporte sur ce point le témoignage que le retard pris a des conséquences économiques que nous supportons maintenant avec peine mais qui aura aussi des répercussions financières considérables. Telle route — et je pourrais citer des exemples précis — qui aurait été aménagée il y a un ou deux ans pour une somme raisonnable coûtera dans un ou deux ans infiniment plus cher et d'ici là vous serez obligé de consacrer pour son strict maintien en état d'usage des crédits pour des travaux coûteux, souvent éphémères et renouvelés.

En vérité ces routes délabrées, promises à une réfection toujours retardée d'année en année, sont devenues le gouffre sans fond où se perdent vos crédits d'entretien dont la diminution a été signalée par les rapporteurs. Elles absorbent à elles seules, aux dépens d'autres travaux pourtant indispensables, la totalité de ces crédits.

Certes, ce problème ne comporte pas pour vous, monsieur le ministre, d'inconnue. Du moins peut-on espérer que les choix, qui constituent un problème annexe, grave lui aussi, seront effectués avec clairvoyance, limitant ainsi au minimum le caractère véritablement absurde d'une telle situation dont je sais bien que vous ne portez pas toute la responsabilité.

Je voudrais davantage insister sur la réforme de la tarification de la Société nationale des chemins de fer français.

Malgré nos alarmes, malgré nos craintes exprimées à diverses reprises, il semble bien que la déperçuation soit sur le point de voir le jour. Si je suis bien informé — je me fais l'écho de ce que l'on dit — elle aurait déjà paru dans les premiers jours d'octobre si le Gouvernement n'avait pas pensé, pour un motif d'ordre psychologique, qu'il importait de lui donner quelque distance dans le temps entre sa publication et la date du 13 septembre où le conseil des ministres avait déjà, par avance, promis quelques mesures de compensation qui n'ont toujours pas paru.

Pour n'être pas irrationnelle sur le plan technique et pour une grande entreprise de transports, cette déperçuation risque de mettre le Gouvernement en singulière contradiction avec lui-même et sur un élément fondamental de sa politique économique celui que traduira demain, je pense, le quatrième plan, à savoir la décentralisation industrielle dans le cadre du plan d'aménagement du territoire.

Elle a en effet pour conséquence, en abaissant les tarifs sur les lignes à bon rendement, d'augmenter les tarifs sur les mauvaises lignes.

Or je connais une région où, hélas ! ces mauvaises lignes sont nombreuses et où pourtant tout convie et tout a été promis à la décentralisation industrielle. Vont-elles être affligées d'une super-taxation qui découragerait par avance les industriels ?

Les tarifs des transports de produits agricoles risquent aussi de subir une hausse sensible, car cette déperçuation entraînera l'abandon du système de taxation *ad valorem*. Dans les régions où la valeur des produits agricoles est faible par rapport au tonnage, il en résultera certainement une hausse des prix de transport.

Enfin, les nouveaux tarifs sont très favorables aux gros tonnages. Or, les régions agricoles comme la nôtre ne peuvent y recourir parce qu'il n'est pas possible de prévoir de gros tonnages pour les denrées périssables.

Tout cela, monsieur le ministre, nous conduira à quelle hausse des tarifs ? 30, 40, 50 p. 100 ? Pardonnez nos craintes, mais nous avons déjà trop pris à cœur le sauvetage de nos régions dans l'évolution économique du monde moderne, nous avons déjà trop encouragé les collectivités, les élus, les élites, les populations mêmes de ces régions à préparer cette politique d'expansion régionale qui est, en fait, leur seule espérance de survie et de mieux-être, pour que nous ne jetions pas un dernier cri d'alarme, cette fois angoissé.

Souhaitons que vous ayez à cœur de répondre en nous donnant d'authentiques garanties et en nous précisant quelles mesures de sauvetage et de compensation, pour reprendre l'expression de M. Ruais, rapporteur, vous avez prévues pour éviter la condamnation de ces régions. Nous serions heureux d'entendre de votre bouche, par exemple, la confirmation des mesures prévues au cours de la délibération ministérielle du 13 septembre, mesures qui ont provoqué l'apaisement dans nos campagnes, un apaisement très attendu du Gouvernement, et qui ont suscité l'espérance. Cette espérance, monsieur le ministre, ne doit pas être déçue. (*Applaudissements.*)

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

M. Philippe Vayron. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la question dont je veux vous entretenir peut, à vrai dire, dans l'ensemble du budget qui nous occupe présentement, paraître secondaire. Néanmoins, bien qu'elle soit particulière, elle est grave. Elle a été évoquée par M. Catalifaud dans son rapport ; elle a fait l'objet de nombreuses questions écrites et orales, mais elle n'a encore jamais été réglée. Il s'agit de l'attribution des bonifications de campagnes aux cheminots anciens combattants.

Je sais qu'on en a parlé souvent. Mais puisque cela nécessite l'intervention du ministère des finances, je crois qu'il faut en parler très souvent pour obtenir un jour satisfaction. On a dit — et vous le dites souvent, monsieur le ministre — que la S. N. C. F. est l'honneur de la France et c'est vrai. On lui a d'ailleurs donné, pour ses services rendus pendant la guerre, la Légion d'honneur. Il serait peut-être nécessaire de reconnaître maintenant cet honneur dans les faits.

En effet, les cheminots anciens combattants sont les seuls parmi ceux qui dépendent directement ou indirectement de l'Etat à ne pas bénéficier du système dit des bonifications de campagnes. Une loi du 14 avril 1924 modifiée par une autre loi du 20 septembre 1948 permet d'ajouter aux services passés aux armées un certain nombre d'années supplémentaires calculées de la manière suivante : pour les campagnes doubles, c'est-à-dire pour les années passées dans la zone des armées seuls les ordres du commandant en chef, les années comptent triple ; pour les campagnes simples, les années comptent double.

Or, les bénéficiaires sont nombreux : ce sont les fonctionnaires civils de l'Etat, des départements et des communes, les employés des usines et entreprises nationales, les employés des théâtres nationaux, de la compagnie générale des eaux, de l'imprimerie nationale, de la marine marchande, des houillères, des postes et télécommunications, de Gaz de France, de la R. A. T. P. et d'Electricité de France.

Enfin — et c'est là que l'anomalie peut paraître plus étonnante — les anciens combattants cheminots d'Alsace et de Lorraine ont droit à ces bonifications, en vertu d'une loi de l'Empire, préalable au rattachement à la France après la guerre de 1914-1918 ; de même que, depuis peu de temps, les agents des chemins de fer tunisiens et marocains.

A ce sujet, monsieur le ministre, un problème se posera lorsque ces cheminots auront à choisir entre l'intégration et le maintien dans l'ancien système ; ils devront, s'ils demandent leur intégration dans le personnel de la S. N. C. F., abandonner des avantages acquis, ce qui paraît à tout le moins paradoxal, étant donné les sacrifices qu'il seront déjà obligés de consentir en rentrant en métropole.

Quant aux objections à l'extension au personnel de la S. N. C. F. de l'octroi des bonifications pour campagnes militaires, il n'y en a pas et personne n'en élève.

Tous les ministres des travaux publics qui se sont succédé ont reconnu le bien-fondé des réclamations des cheminots. On a cité l'exemple de M. Pinton, le 15 mai 1956, à l'Assemblée nationale. Vous-même, monsieur le ministre, le 4 novembre 1960, répondant à un de nos collègues, M. Jouault, vous déclariez : « Les cheminots anciens combattants sont moins bien traités

que les fonctionnaires et les agents de la plupart des établissements publics et des services nationalisés ».

Il n'y a pas, non plus, de querelle entre les anciens combattants. Cette revendication ne soulève aucune discussion entre eux.

Tout le monde est donc d'accord ; cependant vous indiquez dans une réponse à M. Gabelle, le 1<sup>er</sup> mars 1960 : « L'examen objectif des statuts particuliers des entreprises a révélé que le statut du personnel de la S. N. C. F., considéré dans son ensemble n'était peut-être pas, en ce qui concerne le régime des retraites, parmi les plus désavantagés. »

Une telle réponse laisserait croire que d'autres avantages seraient accordés aux retraités de la S. N. C. F., qui compenseraient, de près ou de loin, l'absence de bonifications. En fait, on n'a pas le sentiment, en considérant le mode de calcul des retraites, qu'il en soit ainsi. Comparons par exemple avec Electricité de France.

Dans une situation identique, pour 19 années de service actif, 12 ans de service sédentaire et 2 années de service militaire, un retraité cheminot disposera de 33 annuités, et un retraité d'Electricité de France de 36 annuités et six mois, sans tenir compte, bien entendu, des bonifications. S'il y a des bonifications, c'est-à-dire si les deux années de service militaire ont été passées, par exemple, l'une dans la zone des armées, comptant campagne double, et l'autre en campagne simple, l'écart sera beaucoup plus sensible, entre 33 ans pour l'employé de la S. N. C. F. et 39 ans et six mois pour l'employé de l'E. D. F.

La discrimination est encore plus nette si l'on considère que les anciens combattants de la guerre de 1914-1918 ont passé, malheureusement pour eux, plus de deux années en campagne simple ou en campagne double.

Quelle est la solution ? Le 25 octobre, ici même, M. le ministre des anciens combattants a déclaré que vous aviez l'intention, en tout cas qu'il était question d'établir un projet de décret qui permettrait enfin aux cheminots anciens combattants de bénéficier d'un traitement comparable à celui des anciens combattants des autres établissements nationalisés.

Par ailleurs, ce décret devrait intervenir assez rapidement car se posera le problème de dégagement des crédits nécessaires. Nul ne saura jamais à quel montant ils s'élèveront exactement tant que l'on ne connaîtra pas les états signalétiques et des services des cheminots anciens combattants. Or, vous savez que le ministre des armées ne délivre ces certificats que pour un motif valable et il n'y aura un motif que si le problème est effectivement évoqué au ministère des travaux publics.

Il convient donc que votre décret soit pris, ensuite que le ministre des armées fasse délivrer les états signalétiques et des services, enfin que vous établissiez le montant des crédits nécessaires.

On a déjà évalué approximativement les dépenses en question ; on a parlé de 44 millions de nouveaux francs en 1943, de 70 millions en 1956, de 89 millions en 1959. On évoque maintenant le chiffre de 90 millions de nouveaux francs ou un peu plus pour satisfaire les besoins des 160.000 intéressés dont un peu plus de 30.000 veuves ; et le cas de ces dernières est peut-être plus digne d'intérêt encore que celui des retraités anciens combattants eux-mêmes !

Le coût de la mesure, comparé au budget global de la Société nationale des chemins de fer français, qui avoisine les mille milliards d'anciens francs, permet aux cheminots retraités anciens combattants de soutenir qu'il ne représente qu'une proportion bien minime du budget général.

Monsieur le ministre, je vous demande de faire tout ce qui est en votre pouvoir pour que cette affaire reçoive une solution rapide. Bien plus que délicate sur le plan financier elle est douloureuse sur le plan humain car les cheminots anciens combattants s'estiment lésés par rapport aux autres fonctionnaires de l'Etat, qui ont, eux aussi, servi le pays.

Ainsi que je le soulignais au début de mon exposé, on dit souvent que les cheminots se sont bien battus, qu'ils ont bien défendu leur réseau pendant l'occupation, qu'ils l'ont magnifiquement reconstruit après la Libération ; on le répète souvent dans les discours dominicaux.

Eh bien ! puisqu'ils ont largement fait leur devoir — comme tous les Français d'ailleurs, mais avec une volonté, une ténacité auxquelles tous rendent hommage, il faut maintenant faire passer dans les faits cet hommage permanent et ce sera, monsieur le ministre, la justice. *(Applaudissements à droite et sur quelques bancs à gauche et au centre.)*

**M. le président.** La parole est à M. Alliot.

**M. Edouard Alliot.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai souvent déclaré que la preuve manifeste de l'amitié — et de la déférence lorsqu'il s'agit d'un membre du Gouvernement — était la franchise avec laquelle on exprimait des observations désagréables, à la condition d'avoir en vue le bien du pays.

Et si mes propos contiennent des remarques désagréables, monsieur le ministre, veuillez croire que c'est en songeant au bien public que je me permettrai de vous les présenter.

Mes observations porteront sur deux problèmes essentiels : les routes — et bien entendu, celles qui dépendent directement de votre ministère, c'est-à-dire les routes nationales — et les chemins de fer, et je terminerai sur un problème bien douloureux, celui des accidents de la circulation.

Les routes nationales ? La situation actuelle va-t-elle encore durer longtemps ? Allez-vous laisser anéantir dans de nombreuses régions ce capital essentiel de la nation ? Je vais vous citer des chiffres ; ils valent non seulement pour une région mais pour d'autres qui éprouvent les mêmes difficultés que celle à laquelle je fais allusion.

Je parlerai d'un réseau départemental de routes nationales de quelque 1.100 kilomètres ; et les chiffres que je citerai démontreront une carence que je ne comprends pas. Oh ! je ne vous accuse pas essentiellement, monsieur le ministre, car cette situation dure depuis longtemps puisque 230 millions d'anciens francs étaient alloués pour l'entretien en 1949, 203 millions en 1950, 200 millions en 1951, 225 millions en 1952, 210 millions en 1953, 189 millions en 1954, 217 millions en 1955, 219 millions en 1956, 202 millions en 1957, 202 millions en 1958, 202 millions en 1959, 232 millions en 1960 — à la suite de nos réclamations, et je remercie vos services d'avoir bien voulu raclez les fonds de tiroir pour nous allouer un supplément — et 242 millions en 1961.

Mais, là où mon argumentation prend toute sa valeur, là où mon exposé vous démontrera incontestablement que la situation est grave, c'est que d'une étude faite en 1959 par des spécialistes, il résultait qu'un crédit d'environ 3 milliards d'anciens francs était nécessaire pour assurer la consolidation de l'ensemble du réseau, à l'exclusion de tous travaux d'amélioration se rapportant au tracé alors que chaque année le département, comme les autres, touche seulement 242 millions.

Telle est, mes chers collègues, monsieur le ministre, la situation.

Mais, fait plus grave, étant donné que certains tronçons — une cinquantaine de kilomètres — sont menacés de totale destruction, quelques-uns de mes collègues du conseil général — j'ai en effet la charge d'administrer le budget départemental et j'indiquais récemment au responsable du budget national que si sa place n'était pas de tout repos la mienne ne l'était pas non plus — ont dû voter un crédit de 50 millions d'anciens francs l'an dernier pour ne pas voir ces routes se fermer à la circulation. Autrement dit, un département qui n'en peut déjà plus sous les charges terribles qu'il supporte a dû voter 50 millions d'impôts de plus pour que des routes puissent encore répondre au trafic.

Dans un plan d'équipement dressé récemment on demandait l'inscription au budget d'un milliard d'anciens francs pour faire face à un trafic qui augmente chaque année d'autant plus que le département supporte le transit international intense de nombreux véhicules lourds étrangers venant dans la région parisienne.

Si la route peut encore servir actuellement c'est parce que, Dieu aidant, notre région n'a pas connu depuis quelques années d'hiver très rude, mais la gelée et le dégel amèneraient inmanquablement la destruction du réseau routier national de notre département.

Je m'opposerai, monsieur le ministre, au vote de crédits départementaux parce que j'estime que chacun doit assumer sa tâche. Déjà d'autres plans, et j'en parlais récemment de cette tribune à M. le ministre de l'éducation nationale, nous sommes obligés de prendre le relais de l'Etat.

Si les impôts nationaux sont moins lourds, les contributions départementales s'accroissent et ce n'est pas spécial à mon département. C'est donc un S. O. S. que je vous lance de cette tribune.

Oh ! je connais votre action, monsieur le ministre : vous n'êtes pas le seul responsable. Peut-être les événements sont-ils plus forts que les hommes ; c'est arrivé souvent dans l'histoire des peuples. Mais, monsieur le ministre, des choix restent à faire.

Je suppose que vous ne pensez pas que dans quelques années chaque Français pourra se déplacer en portant un hélicoptère sur les épaules ?

Vous ne soutiendrez pas davantage que dans deux ou trois ans le camion deviendra un objet de musée. Vous ne le croyez pas ; moi non plus !

Eh bien, si les hommes n'ont pas l'hélicoptère individuel, si le camion n'est pas un objet de musée, il faut faire quelque chose pour éviter la perte totale d'un élément essentiel de l'équilibre économique d'une nation.

La route est un moyen de transport. Je vous demande, monsieur le ministre, en vous lançant un S. O. S., de nous

donner plus que des promesses: une certitude, celle que non seulement pour notre département, mais pour d'autres départements français, des options seront prises afin d'éviter que ne se dégrade encore cet élément si important de l'économie nationale.

Je dirai quelques mots des chemins de fer. J'ai étudié, il y a peu de temps, une carte du réseau national. Ma stupéfaction a été grande de constater le nombre importants de traits rouges qui y figuraient. Ces traits rouges signifient la suppression de trafics sur le plan national.

Je conçois qu'à une époque où la France connaissait la prospérité, où le bas de laine permettait ces prêts à l'étranger dont nous savons le sort, où la politique était ardente et passionnée, où il importait de matérialiser certaines promesses électorales, on ait construit en France, je le dis franchement, des lignes de chemin de fer à caractère électoral.

Mais on en a construit d'autres et je m'adresse surtout aux collègues qui connaissent bien certaines lignes électorales.

J'ai l'habitude de la franchise et je comprends très bien qu'à une époque où la situation est moins brillante, où des choix sont à faire, il soit indispensable peut-être dans certaines régions favorisées de remplacer certains trafics sans aucune rentabilité, et qui bien souvent ne s'imposent plus.

Mais cela ne vaut pas pour toutes les régions. Je n'aime pas beaucoup de cette tribune parler pour le moi, ni défendre des intérêts particuliers bien que cela fasse partie des devoirs d'un élu du peuple et je sais que dans d'autres secteurs la situation est identique.

Je pense que vos services ont été mal inspirés en supprimant dans certaines régions des tronçons de voie ferrée et surtout des trafics qui servaient aux plus humbles, ceux qui n'ont pas la possibilité de s'acheter une automobile. Le résultat est que de modestes travailleurs sont privés des possibilités dont ils disposaient il y a quelques années, ce qui est d'autant plus pénible lorsque l'hiver aggrave les difficultés de circulation.

Vous savez, pour ma région, à quoi je me réfère. Monsieur le ministre, la situation n'a pas changé. J'ai voulu laisser passer quelques mois, presque une année avant de vous en reparler. Il ne se passe pas de semaine où les municipalités, les usagers viennent m'exprimer leur rancoeur, ou des étrangers qui parcourent notre région — puisque nous sommes près de la frontière — me disent leur stupéfaction devant ce spectacle que vous avez vu de vos yeux, d'hectares de ronces et d'épines, à la place d'une voie qui permettait autrefois une circulation intense.

Je comprends bien — je vous l'ai déjà dit — qu'il n'était plus possible d'exploiter certaines lignes, compte tenu de ce que j'appellerai le sacro-saint règlement d'une administration qui n'a peut-être pas réalisé assez tôt qu'il y avait des textes à repenser, Je m'explique.

On ne peut pas exploiter une ligne secondaire de la S. N. C. F. comme on exploite un tronçon de la ligne Paris-Bruxelles ou de la ligne Paris-Lyon. Il importait de moderniser, d'adapter les règlements aux situations nouvelles. Il fallait peut-être aussi s'assurer certains concours, et les collectivités directement intéressées ne vous les refuseront pas si vous les leur demandez.

Je ne veux pas allonger ce débat, mais je vous ai parlé — excusez-moi de vous le rappeler — d'une modernisation des réseaux secondaires qui deviendraient sur certains tronçons réseaux de tramways, comme il en existe de l'autre côté d'une frontière que je connais bien.

Monsieur le ministre, quand vous nous avez fait l'honneur de visiter notre région, et je vous en remercie à nouveau bien sincèrement, je vous ai dit: « Passez la frontière, allez de l'autre côté, en Belgique, sur la route de Mons à Bruxelles. Vous verrez que votre voiture arrivera à Bruxelles après le tramway qui longe la route ». En effet, la densité de circulation est telle — et nous y serons bientôt, en France — que l'automobile ne roule plus, tandis que le tramway fonctionne!

Monsieur le ministre, je ne m'étendrai pas sur ce problème. Je vous ai déjà envoyé un rapport, mais je vous supplie — c'est un S. O. S. que je lance de cette tribune — d'insister auprès de vos services pour tenter l'expérience que je vous ai demandée.

Je ne voudrais pas ici me laisser aller à la médianée. Mais j'ai peine à vous dire, monsieur le ministre, que nos régions rurales ne sont plus ce qu'elles étaient autrefois pour les jeunes fonctionnaires qui ne tiennent pas à venir s'y installer. Des usines ont disparu pour la même raison, parce que certains ingénieurs, habitués aux facilités de la vie urbaine, disons parisienne, n'envisagent pas avec empressement de venir dans ces régions actuellement déshéritées.

**M. Philippe Danilo.** C'est parce qu'ils n'aiment plus le tramway. (Sourires.)

**M. Edouard Alliot.** Mon cher collègue, dans un région comme la mienne et dans d'autres auxquelles je pense — car je connais toute la France — l'autobus a certes remplacé avantageusement le tramway, mais il circule très difficilement durant six mois de l'année! Venez dans ma région: vous en ferez facilement l'expérience et vous serez édifié.

Je ne demande pas l'impossible. Je demande simplement que nos régions rurales puissent au moins retrouver le mode de vie qu'elles connaissaient il y a cinquante ans. Vous parliez de tramway, mon cher collègue — et je vous vois sourire — mais au moins ce tramway nous amenait-il le courrier rapidement!

Si vous veniez dans mon département, vous constateriez de visu ce que M. le ministre a vu au mois de juin quand il est venu en avion et qu'il n'a pu atterrir sans gros risques car le brouillard intense gênait la visibilité. Je lui rends d'ailleurs hommage parce que ce voyage n'était pas sans danger, mais s'il le renouvelai, maintenant il trouverait le même brouillard qui ce matin m'a mis en difficulté pour gagner Paris et l'avion aurait fait demi-tour.

En terminant, j'évoquerai les accidents, en particulier celui qui, il y a quelques jours, sur une route défoncée, a failli coûter la vie à une jeune mère de famille. J'étais sur les lieux quelques minutes après l'accident. Que s'était-il passé? Un camion et la voiture d'une jeune femme allant en sens inverse se sont heurtés le brouillard aidant et la berme se trouvant à 40 centimètres au-dessus du niveau de la route, ce qui donne une idée de l'entretien de cette route. Un choc terrible se produisit et cette jeune mère de deux enfants est actuellement soignée à l'hôpital de Saint-Quentin.

On parle de la guerre d'Algérie mais songez que dans mon département on a compté 160 morts et 2.000 blessés par accidents de la route. Ces pertes humaines sont plus graves que celles de la guerre d'Algérie, car elles sont plus nombreuses.

Monsieur le ministre, si les routes ne sont pas mieux entretenues, certains transports de voyageurs pourraient être effectués par fer. Il y a quarante ans j'avais la possibilité de venir à Paris en chemin de fer, cela m'est interdit maintenant et je risque de rouler dans le brouillard opaque comme cela m'est arrivé ce matin.

Il est du devoir du Gouvernement de rééquiper ces régions actuellement déshéritées. Il y a très peu de temps, un distingué directeur du ministère de l'agriculture est venu chez nous. Je lui ai fait la démonstration de la disharmonie qui existe actuellement et qui n'existait pas il y a cinquante ans, avant que ne disparaissent les entreprises industrielles moyennes qui fonctionnaient à côté de nos fermes.

Les industriels qui voudraient s'installer chez nous, envoient leur *missi dominici* se renseigner sur l'équipement de la région. Ils y trouvent des transports difficiles pour les ouvriers éventuels de l'usine et un courrier qui ne fonctionne pas. Ce sont là deux questions déterminantes qui conditionnent les projets d'installation.

Notre département et nos communes font cependant un effort méritoire et qui coûte très cher aux contribuables. Si cet effort est anéanti par un défaut d'équipement imputable au budget national, l'avenir du monde rural sera très sombre, sinon désespéré.

Dieu sait pourtant si la désintégration du monde rural est de nature à causer à la nation des difficultés qu'il n'est pas l'heure de développer ici, mais que je considère comme majeures pour l'avenir de la France. (Applaudissements à droite.)

**M. le président.** La parole est à M. Mondon.

**M. Raymond Mondon.** Monsieur le ministre, le Gouvernement met actuellement au point le IV<sup>e</sup> plan de modernisation et d'équipement qui non seulement engage la France pour les quatre années à venir, mais prend aussi des options pour les décennies suivantes. Aussi, profonde a été la surprise d'un très grand nombre d'entre nous de constater un problème important n'y était abordé que d'une façon indirecte et sans qu'un engagement sérieux et précis ait été pris. Je veux parler de la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée.

Pourtant le Gouvernement et le chef de l'Etat lui-même, au cours de récentes allocutions, notamment au début de l'année, ont parlé de mettre la France en état de compétition valable et solide par rapport à d'autres pays de l'Europe. Je ne voudrais pas m'étendre ce soir très longtemps sur ce problème que vous connaissez bien, monsieur le ministre, car il vous en a été parlé déjà à de nombreuses reprises, non seulement ici, mais dans le pays et aussi à la commission supérieure du plan par notre collègue le maire de Strasbourg. Cependant, il était nécessaire que ce problème fût abordé au cours de la discussion générale de votre budget.

De nombreux collègues de ma région, des Vosges, de la Haute-Saône, de la Meuse, de Meurthe-et-Moselle s'intéressent aussi à cette question, de même que ceux qui représentent des départements longeant la voie rhodanienne. En effet, quel est l'in-

térêt de cet axe ? On pourrait accuser les Alsaciens ou les Mosellans d'y voir un problème d'ordre local ou régional. On pourrait nous dire, à nous Lorrains, que nous voulons vendre notre acier ou exporter notre ciment laitier dont nous ne savons que faire en ce moment. Mais, monsieur le ministre, les exportations françaises, et notamment celles de l'acier, ne présentent pas d'un poids très sensible dans la balance des comptes du pays ? Si M. le ministre des finances était à vos côtés, il ne me démentirait certainement pas.

J'ai parlé il y a un instant du ciment laitier. Sans être un technicien en la matière, en homme de frontière que je suis, je constate comme mes compatriotes, avec une certaine surprise, que nos voisins immédiats, les Sarrois, les Allemands, vendent très bien leur ciment laitier, tandis que nous, nous n'en faisons que des crassiers qui enlaidissent le paysage de Lorraine déjà embruni par les fumées des hautes cheminées.

Alors, c'est le problème général de la balance des comptes du pays qui se pose. L'acier intervient là pour une part importante. Je me permets d'insister sur ce point. Les pays étrangers — notre collègue, M. Denvers, le rappelait tout à l'heure au nom de la commission des finances — l'ont compris depuis fort longtemps. Beaucoup d'entre nous qui sont allés en Allemagne ont constaté que la plupart des fleuves et des rivières allemandes — je m'excuse, monsieur Denvers, de répéter ce que vous avez dit, mais c'est important — sont canalisés au gabarit européen. La rive droite du Rhin, le Neckar, le Main sont ainsi canalisés depuis longtemps à ce gabarit. Si nous allons dans des pays encore plus importants et plus modernes, comme la Russie et les U. S. A., on constate que des efforts sont faits depuis l'avant-guerre en faveur de la navigation des péniches fluviales de 1.350 à 1.400 tonnes. Il s'agit donc, non seulement d'un problème local, régional, national, mais européen et même international.

Pour en revenir à l'axe mer du Nord-Méditerranée, nous savons tous que nos amis de Hollande et de Belgique s'y intéressent au premier chef, qu'ils représentent le port de Rotterdam ou celui d'Anvers ; lors de multiples conférences internationales et économiques, ils ont insisté sur ce point et se sont même étonnés du retard de la France dans ce domaine.

En outre un danger subsiste. Nous n'ignorons pas, nous qui nous intéressons à ce problème, qu'il y a, du Rhin vers le Main et le Danube, un grand projet d'axe fluvial vers l'Est de l'Europe. Alors, monsieur le ministre, je vous pose la question suivante : la France ne ferait-elle rien ?

Il ne s'agit pas uniquement d'un problème de transports par voie navigable. Tout le monde sait qu'à la voie navigable est lié le problème de l'aménagement du territoire.

Il a été depuis très longtemps démontré que lorsqu'une voie devenait navigable, notamment au gabarit européen, l'industrialisation s'ensuivait, non seulement dans les pays situés sur les rives, mais dans tout l'hinterland, qui pouvait alors prospérer et assurer le plein emploi.

Alors qu'on envisage des difficultés de plein emploi pour 1965-1970, je vous pose, monsieur le ministre, une question qu'a d'ailleurs parfaitement comprise le commissaire à l'aménagement du territoire si l'on en juge par les exemples précis qu'il a cités dans un récent rapport : ne faut-il pas créer cette voie navigable pour résoudre, non seulement des problèmes de navigation, mais aussi des problèmes d'aménagement du territoire ?

On m'objectera sans doute que de la frontière Nord-Est jusqu'à Marseille, on va encore accroître la prospérité de régions déjà prospères. C'est peut-être vrai. Mais la prospérité se s'étendra-t-elle pas de ville en ville, de région en région ?

D'autre part, le long de cette future voie navigable de la mer du Nord à Marseille, s'il y a des régions prospères, il en est d'autres qui le sont moins. Alors, ne convient-il pas d'animer ces régions moins favorisées, qui risquent de connaître en 1965-1970 des difficultés de plein emploi, et d'assurer un débouché important sur le marché méditerranéen, qui a de grands besoins ?

Nous avons là, monsieur le ministre — vous l'avez vous-même reconnu dans des discours récents et dans une conférence de presse plus récente encore — une occasion unique. Allons-nous la manquer parce que des objections ont été soulevées ?

Oui, des objections ont été soulevées et c'est normal, alors qu'il s'agit d'un ouvrage de trois cents milliards d'anciens francs environ.

Le projet est-il actuellement au point ? Si l'on veut bien chercher, on relèvera toujours, dans un tel domaine, l'absence de quelque élément précis. Mais, puisqu'il faut en parler, la plupart des ministères représentés au sein de la commission instituée l'année dernière par le Gouvernement n'ont-ils pas, lors des conclusions des débats de cette commission, donné un avis favorable à ce que l'on appelle maintenant l'Y, de Marseille au Rhin et à la Moselle ?

L'intérêt d'un tel projet n'a été contesté ni par le Gouvernement ni par le chef de l'Etat au cours d'un voyage qu'il entre-

prit l'été dernier dans l'Est de la France et encore récemment, le 7 octobre dernier je crois, à l'occasion du salon nautique.

Je pose alors le problème. On donne l'impression de ne vouloir dire ni « oui » ni « non » et de vouloir lentement, gentiment et tranquillement enterrer — noyer, dirais-je, si je désirais faire un mot d'esprit — ce grand problème.

Soyez assuré, monsieur le ministre, qu'il y a le long de cette voie navigable un certain nombre de parlementaires alsaciens, lorrains ou représentants d'autres régions, qui sont particulièrement têtus. Ils l'ont montré dans bien des circonstances ; aussi — et je vous le dis très amicalement, monsieur le ministre — ne laisseront-ils pas enterrer cette affaire, car ce n'est pas un problème d'égoïsme ou de particularisme local, je m'excuse de le répéter ; c'est un problème national, européen, un problème d'aménagement du territoire. Il faut donc que le principe en soit admis.

Oh ! je ne demande pas, nous ne demandons pas, avec mes collègues qui interviendront peut-être après moi sur le même sujet dans ce débat, que vous fassiez inscrire au IV<sup>e</sup> plan les 300 milliards de francs nécessaires à cet ouvrage ; nous savons bien que, financièrement et techniquement, ce n'est pas possible. Mais, ce que nous demandons, c'est qu'au moins le principe des études techniques soit admis, que soient accordés les deux milliards ou deux milliards et demi d'anciens francs nécessaires et que soit posé, comme vous nous l'avez dit vous-même à Marseille il n'y a pas tellement longtemps, lors des grandes journées de la foire internationale, le problème des achats de terrains indispensables. Nous saurons à ce moment-là que le Gouvernement est décidé à préparer l'avenir, qu'il a pris son option non seulement pour le IV<sup>e</sup> plan, mais pour le V<sup>e</sup> et ceux qui seront appelés à le suivre.

Nous, qui avons suivi le problème de la canalisation de la Moselle depuis 1949, nous savons bien qu'elle ne sera finalement terminée que dans deux ans, en 1963.

Il y a aussi, je le sais, des objections d'ordre financier. Pourquoi ne pas en parler ? La Société nationale des chemins de fer français dit : Mais vous allez nous faire concurrence !

Nous connaissons les craintes de cette grande dame que nous aimons bien, que nous respectons ; nous connaissons les services qu'elle a rendus et qu'elle continue à rendre au pays. Mais n'est-il pas démontré en France, aussi bien que dans d'autres pays, que les voies navigables canalisées au gabarit européen amènent la prospérité dans une région et entraînent, par ce fait même, un accroissement du trafic de la S. N. C. F. ?

Je me souviens très bien des discussions qui se sont instaurées lors de la canalisation de la Moselle, de Colbence à Thionville et à Metz. Des cheminots amis sont intervenus auprès de moi et de mes collègues d'autres départements ; ils nous ont dit : « Vous allez tuer la S. N. C. F. ! » Nous avons prouvé, chiffres à l'appui, que la canalisation de la Moselle jusqu'à Metz apporterait un surcroît de trafic à la S. N. C. F., en même temps qu'elle accroîtrait le trafic fluvial grâce au développement industriel de la région. Il en sera de même pour l'axe mer du Nord-Méditerranée.

On prétend aussi que la S. N. C. F. pourra, grâce à des tarifs préférentiels, se substituer à la voie d'eau.

Mais là certaines objections peuvent être élevées et des difficultés intérieures peuvent survenir. Si, en effet, l'on établit des tarifs préférentiels pour l'acier et les pondéreux, les représentants des autres départements diront : « Pourquoi ne les établit-on pas pour nous aussi, comme le demandent nos collègues bretons ? » Vous connaissez bien le problème, monsieur le ministre, pour les produits agricoles.

Et sur le plan international, le Marché commun, le traité de la C. E. C. A., ne s'opposent-ils pas à cette discrimination en matière de tarifs ?

M. le ministre des affaires étrangères et vous-même, monsieur le ministre, comme ministre des transports du Marché commun, vous êtes à même de connaître le problème.

D'autre part, la S. N. C. F. établirait-elle encore une réduction de tarifs, comme elle l'envisage, de 2,50 anciens francs par tonne-kilomètre ?

Quand on envisage ce que pourra être le tarif sur cet axe mer du Nord-Méditerranée, on s'aperçoit que le montant de la subvention que devra donner en compensation l'Etat à la S. N. C. F. sera du même ordre que celui des amortissements des investissements correspondant à la réalisation de cet axe.

Monsieur le ministre, en conclusion, mes collègues et moi-même vous demandons simplement de confirmer devant le Parlement ce que vous avez déclaré récemment lors de votre conférence de presse du 16 octobre dernier.

Vous avez dit que l'option était difficile, les choix délicats, mais qu'il était nécessaire que lors de la discussion et de l'élaboration du quatrième plan soit prise la décision de réaliser ce projet.

Nous ne vous demandons pas la totalité des crédits pour les quatre prochaines années. Nous savons que ce n'est pas

possible, et que techniquement les études ne sont pas terminées. Nous vous demandons simplement, mais avec fermeté, de confirmer au Parlement ce que vous avez déclaré à Marseille lors de votre conférence de presse. C'est la décision de principe que nous attendons, non par égoïsme, mais dans l'intérêt national. (Applaudissements à droite, à gauche et au centre.)

**M. le président.** La parole est à M. Dumortier.

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est au nom du groupe socialiste que je vais très simplement, mais très franchement, dire nos inquiétudes devant ce budget de la S. N. C. F. qui nous est présenté.

Nous avons pensé que deux préoccupations essentielles devaient guider cette intervention. La première sera relative au fonctionnement financier et technique de l'entreprise, la deuxième intéressera ceux qui servent ce magnifique outil, les cheminots français.

Dans le cadre de la première préoccupation, avant d'aborder l'examen même des chiffres du budget, je voudrais poser quelques questions et présenter quelques remarques préliminaires.

D'abord, est-il exact, monsieur le ministre, que pour le calcul des investissements relatifs à la Société nationale des chemins de fer français, le cadre d'une expansion de 5 p. 100 a été choisi, alors que dans d'autres chapitres concernant les transports, des chiffres plus élevés ont été retenus ?

Est-il exact qu'on vient de découvrir les hauts mérites de la « diesélisation » en vue de ralentir et peut-être de stopper certaines électrifications ? Alors que tous les techniciens savent que le diesel 1.400 chevaux est le seul vraiment expérimenté, par une extrapolation très hardie certains de nos technocrates en auraient conclu que le diesel 2.600 chevaux et même le diesel 4.000 chevaux ne sauraient être qu'une réussite.

Depuis des années, comme rapporteur du budget des transports sous la précédente législature, ou bien comme simple intervenant, dans celle-ci — et vous savez dans quel esprit de sincère collaboration avec vous-même — depuis six ans je souligne l'importance du réseau affluant de M. de Freycinet. Hélas ! les fermetures de lignes, comme mes interventions, se sont succédées.

15.000 kilomètres ont été fermés pour le plus grand dam de nos provinces, à l'heure où ce cabinet apprenait et chantait les mérites de la décentralisation et que d'innombrables larmes sont versées dans les hauts lieux régionaux sur les provinces françaises agonisantes. Celles-ci continuent, pardonnez-moi le terme, à être victimes de « ferrocotomie » aiguë : 15.000 kilomètres pour une économie de 8 milliards sur un budget de 834 milliards, moins de 1 p. 100 d'économie !

Avec quelle joie les ennemis des nationalisations arrachent plume après plume à notre pauvre S. N. C. F. Ils savent bien qu'une part importante du trafic des grandes lignes prend naissance dans les petites.

Avec quelle joie aussi, et avec quel intérêt, par des subventions mesurées et systématiquement en contradiction avec la réalité économique, on oblige la direction de la S. N. C. F. à conserver 100.000 wagons de plus de quarante ans, totalement inadaptés aux méthodes modernes de transport, dont l'entretien est bien lourd et la sécurité bien précaire.

On oblige en même temps la S. N. C. F. à sous-traiter avec des compagnies privées. Elle paie alors en loyer amortissement et bénéfices privés, le déficit seul étant socialisé.

Il faut avoir le courage de dire — et M. le rapporteur Ruais l'a eu avant moi — que les 9 milliards d'insuffisance de recettes prévus sont sans commune mesure avec les besoins d'exploitation de ce grand service public.

Il a fallu, l'année dernière, plus de 20 milliards sur ce seul chapitre 45-42. Nous pouvons constater que les services des finances cachent la vérité quand ils prétendent limiter l'impasse à 700 milliards. Celle-ci sera, sur ce seul chapitre, plutôt de 720 milliards.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion, lors de la discussion du budget des P. et T., de constater qu'il était facile à aussi de mettre au compte de l'entreprise les emprunts réalisés en crédits, de les faire ainsi disparaître du budget de l'Etat et de sous-estimer l'impasse réelle.

En prenant à la gorge l'administration de la S. N. C. F. ou veut obliger celle-ci à comprimer de plus en plus ses dépenses, à retirer celles destinées au renouvellement normal du matériel et celles relatives à un personnel qui mérite mieux que son sort actuel. Nous en reparlerons tout à l'heure.

Je sais que souriront les représentants attardés de certaines formes de libéralisme. Qu'ils ne rient pas trop vite, car je leur rappellerai l'ordre de grandeur des sommes que l'Etat versait avant 1936 aux compagnies privées de chemin de fer avant que le cabinet de ce grand homme d'Etat que fut Léon Blum permit le retour à la nation d'un bien qui lui était propre.

Vous savez bien aussi, monsieur le ministre, que de tous les modes de transports, la Société nationale des chemins de fer

français est le seul qui ait la charge à la fois de son infrastructure et de son matériel d'exploitation.

Je souligne que si, au IV<sup>e</sup> plan, d'après les renseignements que je possède, 2.500 millions de nouveaux francs correspondent aux dépenses de renouvellement du matériel, celles-ci sont financées par le compte d'exploitation, de même qu'une partie des investissements d'infrastructure considérés comme étant de renouvellement.

Nous reparlerons de ces questions quand le moment sera venu.

Or, l'effort de la Société nationale des chemins de fer français est là, patent. En admettant que le coût des matières et le niveau des salaires soient restés constants, le prix de revient moyen de l'unité de trafic a diminué de 23 p. 100 de 1954 à 1960.

Une dernière remarque sur le chapitre 31-42 : 300 millions ont été prévus pour 130 contrôleurs routiers et 70 contrôleurs principaux. Ces crédits permettront-ils à la fois de payer ces fonctionnaires et de leur fournir les moyens d'exercer leur mission ? Ne seront-ils pas, en réalité, obligés à la sédentarité ? Peut-être une sortie par mois leur sera-t-elle possible !

Voilà comment, pour peut-être une quarantaine de millions, on tue les réformes heureuses.

Il est vrai que nous n'avons ici aucun représentant du ministère des finances, et c'est plutôt à lui que j'aurais dû m'adresser. Je ne puis, hélas ! m'adresser aux absents, monsieur le ministre.

Passons maintenant à ceux sans qui ce magnifique outil moderne ne serait qu'un outil sans âme : les cheminots. Ont-ils lieu d'être satisfaits de leur sort ?

Je dirai d'abord, au nom de mon groupe unanime, notre plein accord avec M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges sur la nécessité d'accorder aux cheminots anciens combattants le bénéfice de la double campagne.

Par ailleurs, les cheminots, si modeste que puisse être leur tâche, si petite que soit leur échelle, comprennent parfaitement la nécessité pour la Société nationale des chemins de fer français d'avoir à sa tête des hommes qui puissent obtenir une rémunération à la hauteur de leur compétence. Ils acceptent la hiérarchie, ne seraient pas choqués, pour parer à la désertion de plus en plus nombreuse des jeunes diplômés, de voir ceux-ci accueillis à une échelle proche du hors-statut.

Ce qu'ils n'acceptent pas, c'est, alors que l'exécutif chante sa victoire économique, que l'enrichissement des grandes sociétés industrielles et bancaires est prouvé par tous les bilans publiés par la presse spécialisée, que le célèbre portefeuille de M. Martin prend de plus en plus d'aimable importance, d'être, eux, souvent réduits à un état voisin de la grande gêne.

Peut-être direz-vous que j'exagère ? Eh bien non... Voici les chiffres.

C'est en juin 1957 que l'accord Ribeyre a constaté officiellement un retard de 11 p. 100 restant à rattraper par rapport aux salaires de l'industrie privée.

En juin 1958, le général de Gaulle, qui remplissait alors légitimement les fonctions de président du conseil, constata, devant les représentants syndicaux, à Matignon, en votre présence, je crois, ces 11 p. 100 de retard. Il accorda alors 4 p. 100, *ne varietur*, sur la masse des salaires. Depuis, 1 p. 100, puis 2 p. 100 ont suivi, au total 7 p. 100, les autres améliorations ayant été uniquement liées à l'effort de productivité. Or, de juillet 1958 à juillet 1962, le budget-type syndical marque une hausse de prix de 20,92 p. 100. Les 7 p. 100 de rattrapage n'auront servi qu'à combler une modeste partie de cette hausse.

En réalité, depuis juillet 1958, il y a eu baisse de 13,92 p. 100 du pouvoir d'achat. Je ne parle pas des récentes hausses de prix, et je laisse de côté l'insuffisante majoration des allocations familiales qui rend le problème encore plus douloureux pour les cheminots chargés de famille.

Mais ce qui a encore aggravé la situation, ce fut la ventilation très nuancée des nouveaux crédits à l'intérieur de la fonction cheminote. En 1958, la commission mixte du statut avait été habilitée pour étudier le rattrapage et en même temps pour réformer la rémunération. Et cette réforme qui relevait progressivement les grilles de certains coefficients hiérarchiques était heureuse ou plutôt aurait été heureuse si, en même temps qu'elle revalorisait justement les salaires des cadres par l'attribution d'une masse *ne varietur*, elle n'avait pas ridiculisé l'amélioration des traitements des petites échelles, alors que dans la fonction publique, au contraire, on s'attachait à la réforme du cadre C, que dans votre propre ministère une heureuse réforme voyait le jour. Il aurait fallu deux crédits, l'un pour le rattrapage de tous, l'autre pour la modification de « l'éventailage » hiérarchique.

Un exemple : le 30 août 1961, dans le cadre de la réforme, la Société nationale des chemins de fer français annonce une augmentation de rémunération à l'échelle 2/4. A Paris, le cantonnier bénéficie d'une hausse mensuelle de 3,46 nouveaux francs, alors qu'à l'échelle 19/9, elle est de 41,63 nouveaux francs. S'il y avait 40 nouveaux francs à verser à l'échelle 19 par rapport à l'échelle 2 dans le rapport hiérarchique de 5 à 1, l'augmen-

tation aurait dû être de plus du double de celle réellement accordée, c'est-à-dire de 8 nouveaux francs. Or ce chiffre de 8 nouveaux francs n'est même pas atteint à l'échelle 9.

J'ai parlé de grande gêne : à Paris, un homme d'équipe, un cantonnier à l'échelon moyen, touche 45.000 francs par mois. Quand ce malheureux a payé son loyer — s'il a eu la chance de trouver un logement dans la région parisienne car il ne risque pas d'être victime du C. I. L. — il lui reste 25.000 francs pour vivre. J'ai parlé de grande gêne. Ai-je exagéré ?

Prenez garde ! messieurs, à l'heure où de toutes parts nous sentons bien des choses s'écrouler, efforcez-vous d'éviter que trop d'hommes et de femmes ne considèrent que la liberté formelle dont ils disposent n'a que bien peu d'importance sans liberté économique, qu'il ne saurait y avoir de liberté quand un minimum de moyens d'existence n'est pas assuré.

Quand ce Gouvernement, cette Assemblée, ce régime peut-être, disparaîtront faites qu'il n'y ait pas trop d'hommes et trop de femmes dans ce pays prêts à toutes les aventures.

Pensez que c'est dans le cœur du peuple que vit réellement la République. (Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs.)

**M. le président.** La parole est à M. Fourmond.

**M. Louis Fourmond.** Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur la répartition de certains crédits qui me semble appeler, sur le plan humain et social, quelques observations.

En effet, vous faites appel à des candidats que vous dénommez agents de travaux, dont certains ont passé leur concours en 1959 et qui attendent toujours d'être nommés malgré les départs en retraite, les décès, etc., et cela au détriment de l'entretien de notre réseau routier départemental et communal.

Bien entendu, vous compensez ce manque de personnel par des auxiliaires qui sont, je tiens à le souligner en passant, payés sur les fonds de travaux, ce qui a pour résultat de diminuer les crédits affectés à l'amélioration de notre réseau routier départemental et communal.

Pour nous comme pour vous-même, monsieur le ministre, nous aimerions qu'il ne fût rien prélevé sur ces crédits déjà, à mon sens, très insuffisants.

Sur le plan humain, ces candidats admissibles ne peuvent rien entreprendre de positif à l'égard de leur foyer, n'étant pas assurés du lendemain en ce qui concerne leur emploi.

Par ailleurs, mon collègue et ami M. Rombeaut et moi-même attirons votre attention sur la situation des salaires des ouvriers des pannes des ponts et chaussées.

En effet, ces travailleurs attendent depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1961 qu'une décision intervienne en leur faveur, décision qui est un dû puisqu'il s'agit de l'application des règles habituelles de variation de leurs traitements. Ces dernières varient dans les mêmes conditions que les salaires du bâtiment de la région parisienne, ce qui représenterait une augmentation d'environ 10 p. 100 depuis le début de l'année.

Or, à cette règle M. le ministre des finances veut substituer une autre méthode selon laquelle les salaires des ouvriers intéressés varierait dorénavant par département, en fonction des salaires des ouvriers du bâtiment. A la référence nationale on veut substituer une référence départementale.

Cette façon de procéder avantagerait certains départements, mais bloquerait les salaires dans la plupart des cas, ceci pour assez longtemps. Elle contribuerait à un manque à gagner global important pour l'ensemble du personnel des ponts et chaussées. Elle constituerait une modification unilatérale des règles appliquées à la satisfaction générale depuis plusieurs années.

Enfin, je ne conçois pas une administration nationale fractionnée quant au mode de paiement des rémunérations, alors que les responsabilités sont partout identiques.

Nous aimerions donc, monsieur le ministre, que soit rapidement réglé ce problème qui ne devrait pas présenter de grandes difficultés, puisqu'il s'agit uniquement de continuer l'application d'une circulaire n° 139, à l'élaboration de laquelle vous aviez contribué quand vous étiez député.

Enfin, j'aborderai une dernière question qui, je crois, intéressera l'ensemble de mes collègues et que je vous avais posée l'année dernière, concernant le droit de priorité à droite dans la circulation.

Monsieur le ministre, vous feriez œuvre utile et vous diminuerez encore le nombre d'accidents — problème auquel vous portez une grande attention et pour lequel vous multipliez les mises en garde — en instituant un panneau de couleur unique qui serait placé à chaque intersection ou croisement pour prévenir l'automobiliste qu'il aborde une route prioritaire. De ce fait, nous n'aurions plus ces routes nationales ou départementales dont la priorité est à droite et qui représentent à chaque carrefour un danger de mort, comme le prouve un grand nombre d'accidents.

Nous espérons, monsieur le ministre, que vous voudrez bien

étudier ces différents problèmes d'intérêt social et humain et que vous nous donniez une réponse favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Christian Bonnet. (Applaudissements.)

**M. Christian Bonnet.** Monsieur le ministre, si je viens un court instant à cette tribune, c'est avec la pensée d'obtenir une réponse favorable à propos d'un texte, d'un engagement et d'un espoir.

Le texte, c'est le décret du 13 juin 1961 dont vous êtes l'un des cosignataires et qui crée dans le Morbihan une zone spéciale d'action rurale.

Cette zone spéciale, étendue depuis lors à trente-deux cantons des quatre départements circumvoisins, a fait l'objet de nombreuses études, mais il semble qu'au sein de certains départements ministériels, une certaine hostilité ou du moins une certaine passivité se fasse jour à l'égard des priorités par lesquelles s'analysent finalement les avantages attachés à cette qualification de zone spéciale d'action rurale.

Certes, il est déplaisant pour de hauts fonctionnaires qui ont établi, avec combien de peine, un programme routier ou un plan d'électrification, de devoir y apporter des modifications, si faibles soient-elles, à la suite de nouvelles décisions. Il n'en reste pas moins que nous attendons qu'entre dans les faits cette priorité si importante, surtout en matière de programme routier.

Je n'ai pas besoin de vous signaler, puisque vous êtes heureusement un familier de notre département, l'état dans lequel se trouvent certaines routes, en particulier la route nationale n° 168, dont vous avez cent fois entendu parler par M. le sénateur Golvan et par moi-même.

Cela s'analyse également en des avantages particuliers, en des efforts particuliers indique la loi d'orientation agricole dans son article 21, loi à laquelle se réfère spécialement cette zone spéciale d'action rurale, efforts particuliers pour l'équipement touristique.

Donc, sur le plan des routes et sur le plan touristique, des mesures ont-elles été déjà prises au sein de votre ministère en liaison avec M. l'ingénieur général Lucas, qui avait la responsabilité du groupe d'études, ou avec M. l'ingénieur général Rabu, chargé d'être, en quelque sorte, l'exécutif pour cette zone spéciale d'action rurale du 13 juin étendue, le 13 septembre, à trente-deux nouveaux cantons bretons ?

D'autre part, l'article 21 de la loi d'orientation agricole, à laquelle fait référence ce décret du 13 juin, dispose que « lorsque ces zones sont défavorisées par l'éloignement, soit des points d'approvisionnement en produits nécessaires à l'agriculture, soit des centres de consommation et des centres de vente, des mesures de péréquation de tarifs des transports propres à rendre leurs productions compétitives devront être prises ».

Ce texte est net. Or, en fait — quittant le texte, j'en viens à l'engagement — si le 13 septembre, à la suite d'une délibération gouvernementale, il a été promis à la Bretagne un aménagement tarifaire des transports par voie ferrée, nous sommes menacés précisément de l'inverse, d'une déperquation dont la direction de la S. N. C. F. dit qu'elle sera le bouleversement tarifaire le plus profond survenu depuis la création des chemins de fer.

Mon ami M. Coudray s'est suffisamment étendu sur les méfaits d'une telle déperquation pour que j'aie à appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics qui, au demeurant, est le plus occidental de ceux qui siègent autour des tables gouvernementales.

Si, d'aventure, de telles dispositions de déperquation étaient prises, au mépris de toutes les promesses qui ont été faites et, qui plus est, en contradiction avec les engagements qui ont été pris, dispositions qui défavoriseraient essentiellement la Bretagne et le Massif central, l'homme de mesure que je suis vous dit que toute une province se lèverait.

En troisième lieu, après le texte, après l'engagement, l'espoir. L'espoir se réfère au plan touristique. On a dit les difficultés de l'hôtellerie saisonnière. Il est effectivement difficile d'amortir sur six, sept ou huit semaines d'exploitation, un établissement hôtelier ; il est même impossible d'amortir les investissements que présume aujourd'hui la construction d'un tel établissement. On a vanté, à juste titre, certaines mesures fiscales qui viennent d'être annoncées. Mais plus encore que ces mesures, ce qui aiderait l'hôtellerie saisonnière c'est à coup sûr un étalement mieux compris des vacances.

Si, à cet égard, j'ai parlé d'espoir, c'est que M. Paye, à qui j'ai posé une question orale à ce propos il y a déjà plusieurs mois, a bien voulu laisser entendre que les recteurs d'académie pourraient être laissés maîtres des dates de sortie et de rentrée. Or, vous le savez, monsieur le ministre, ce qui s'oppose à un étalement des vacances, notamment sur le mois de juin, où les stations sont particulièrement agréables, les jours plus longs, les personnels plus aimables, les plages moins encombrées, c'est essentiellement la non-concordance entre la seasonalité des enfants et les occupations des parents.

S'il pouvait être décidé que les vacances ne seront pas nécessairement prises dans les entreprises situées dans le ressort d'une académie au même moment que dans le ressort d'autres académies, un nombre de plus en plus grand de parents ayant des enfants pourtant d'âge scolaire seraient certainement encouragés à avancer quelque peu, ne serait-ce que d'une quinzaine de jours ainsi que l'a déclaré M. le ministre de l'éducation nationale, la date de leurs vacances.

Beaucoup plus que les mesures fiscales très heureuses qui viennent d'être annoncées, cette décision serait de nature à aider l'hôtellerie saisonnière. Monsieur le ministre des travaux publics, en tant que tuteur du tourisme vous ne pouvez vous désintéresser de l'affaire et en liaison avec le ministre de l'éducation nationale et le ministre de l'industrie vous devriez œuvrer pour que, dès 1962, nous puissions concrétiser l'espoir auquel j'ai fait allusion. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Godonnèche. (Applaudissements.)

**M. Paul Godonnèche.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, nul n'ignore qu'il y a un problème particulier des régions de montagne et qu'il se révèle notamment difficile en matière de viabilité et de transports. C'est sur ce problème, monsieur le ministre, plus particulièrement sur celui du Massif central, qu'il me paraît utile de retenir pendant quelques instants votre attention.

Si certains d'entre nous étaient tentés — ce que je ne crois d'ailleurs pas — de s'offusquer de ce particularisme, ils voudraient bien, sans doute, se rappeler que les problèmes d'autres régions, notamment celui de la Bretagne, ont été ici largement évoqués à maintes reprises et que nous leur avons toujours accordé notre fraternelle compréhension.

De l'existence d'un vaste massif montagneux, au centre de la France d'ailleurs, il ne résulte pas seulement des difficultés de vie spéciales pour ses habitants. C'est pour l'ensemble du pays qu'il constitue un obstacle sérieux et c'est bien un problème d'intérêt national que de s'évertuer à le surmonter.

Tout ce qui peut contribuer à rendre plus aisée la pénétration et plus rapide la circulation dans le massif tendra, du même coup, à faciliter et à raccourcir les relations de l'ensemble du pays; c'est presque un lieu commun de le constater.

Jusqu'à présent, néanmoins, on doit déplorer que les grands itinéraires routiers et ferroviaires aient bien davantage contourné le Massif Central qu'ils ne l'ont traversé. La politique de décentralisation et d'aménagement du territoire, qui est à tout instant proclamée, allait-elle enfin combler ces lacunes, réparer ces erreurs ?

Nous souhaiterions, monsieur le ministre, pouvoir déclarer que des signes tangibles font penser qu'on s'oriente au moins dans cette voie. Hélas ! il faut bien dire que ces signes sont rares et qu'il existe même parfois des indices contraires.

En ce qui concerne la circulation routière, nous savons déjà qu'aucune autoroute ne se hasardera dans le Massif central. La commission de la production et des échanges en a, d'ailleurs, manifesté à juste titre son étonnement. Au moins pensions-nous que nous aurions droit à quelques compensations dans notre voirie nationale de première et de deuxième catégorie. Ces compensations sont cependant restreintes et le cas du département du Puy-de-Dôme est, en l'espèce, typique.

Son retard en matière de routes nationales est tellement flagrant que l'an dernier le préfet a dû proposer au conseil général — le fait est sans doute assez rare pour être souligné — de participer pour un million et demi de nouveaux francs à l'aménagement de deux axes routiers nationaux qui se croisent à Clermont-Ferrand : Paris-Perpignan et Lyon-Bordeaux, qui sont encore dans le Puy-de-Dôme dans un état navrant. C'était sans doute une nécessité inéluctable; toutefois, un conseiller général qui est un membre éminent du Gouvernement actuel, a fort sagement spécifié que cet effort devait avoir pour objet d'inviter l'Etat à augmenter son effort propre et non pas à substituer les finances du département à celles de l'Etat. Il ajoutait qu'il n'était disposé à le consentir qu'à la condition que M. le ministre des travaux publics fasse un effort équivalent.

Monsieur le ministre, vous ne sauriez sans doute être un meilleur gardien des finances de l'Etat que ce conseiller général, qui n'est autre que M. le secrétaire d'Etat aux finances lui-même. C'est pourquoi il nous serait très agréable d'entendre de votre bouche la confirmation de votre plein accord avec lui sur ce point.

Nous souhaiterions aussi qu'une plus grande attention fût apportée à la solution particulièrement urgente de certains problèmes tels que des reconstructions de ponts importants et dont les rapporteurs ont souligné l'an dernier qu'elles ne pouvaient plus être différées.

J'ai eu l'occasion de vous entretenir à plusieurs reprises de l'un d'eux, le pont de Parentignat, sur l'Allier, dont l'état est

tel que la charge a dû depuis longtemps être limitée à 7 tonnes et qui constitue non seulement un obstacle permanent à la circulation dans une zone d'expansion industrielle, mais aussi un danger croissant auquel il est indispensable de parer rapidement. Vous m'avez fait connaître à ce sujet que la possibilité d'une tranche optionnelle pour travaux intéressant les routes nationales avait été retenue par le commissariat au plan et que vous vous proposiez d'inscrire la reconstruction de ce pont. Je souhaiterais très vivement, monsieur le ministre, que vous soyez en mesure de m'en apporter la confirmation. Il est grand temps : je ne voudrais à aucun prix que vous puissiez porter la responsabilité d'une catastrophe.

Dans un ordre d'idées plus général, il nous paraît d'ailleurs que le plan de quinze ans qui a été élaboré pour la modernisation du réseau routier national est trop étalé. Il est nécessaire d'aller plus vite. Si l'on se borne à ce plan, on risque de placer notre pays en état d'infériorité manifeste par rapport à tous ceux qui l'entourent, notamment à l'égard de toutes les autres nations du Marché commun.

M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges, l'a excellemment souligné dans son avis : l'insuffisance des crédits, la réduction des programmes du fonds routier que nous constatons encore cette année, conduisent à la ruine inexorable d'un patrimoine national indispensable à la vie économique. Cette ruine du réseau routier, il n'est pas possible de la laisser consommer.

L'avis de nombreuses personnes qualifiées est qu'il serait très souhaitable — faute de mieux — qu'un emprunt important fût contracté sur le plan national pour assurer la réalisation d'un programme complémentaire, de durée beaucoup plus limitée, qui permettrait notamment de combler le retard qu'accusent en matière de voirie plusieurs régions sous-développées, en particulier des régions de montagne où les dénivelés et les courbes accentuées, quand ce ne sont pas les virages en « épingle à cheveux » des routes nationales, provoquent, avec l'accroissement de la circulation — M. Alliot y insistait tout à l'heure — des accidents de plus en plus fréquents et paralysent parfois toute expansion économique. Il serait sans doute opportun de mettre, dès maintenant, cette idée à l'étude afin qu'un nouveau plan de cette nature puisse être présenté au Parlement l'an prochain.

J'en viens maintenant au problème des transports. Dans ce domaine aussi, le Massif Central et, en général, les régions de montagne, ont quelques raisons de se plaindre de certaines décisions émanant de votre ministère.

J'ai déjà eu l'occasion, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur diverses protestations qui concernent l'application de la nouvelle tarification des transports publics routiers de marchandises entrée en vigueur en juillet dernier, sans enquêtes préalables, semble-t-il, auprès des organismes économiques et sans que le Parlement ait été appelé à en connaître, et qui ne reflète aucunement la grande diversité des coûts de transports routiers, qui a déjà été ici largement soulignée.

Outre la hausse générale appréciable qu'elle entraîne, elle a pour conséquence des relèvements particulièrement importants du prix des envois par camions de 5 tonnes, qui constituent une part considérable du parc français. Il en résulte un handicap considérable pour les activités de certaines régions, handicap d'autant plus regrettable que nos partenaires du Marché commun bénéficient, en général, de prix de transports par route nettement moins élevés. C'est ainsi que les prix résultant de la nouvelle tarification sont, pour les camions de 20 tonnes, supérieurs aux prix italiens de 25 p. 100 pour un parcours de 1.000 kilomètres, et de 65 p. 100 pour un parcours de 150 kilomètres. Quant aux camions de 5 tonnes, les écarts atteignent 100 p. 100 pour de nombreuses marchandises.

Actuellement, monsieur le ministre, nous le savons, vous vous proposez d'assortir ces majorations de tarifs routiers d'une péréquation des transports de marchandises par fer, qui se traduira, semble-t-il, par des hausses de l'ordre de 30 p. 100 sur les prix à courte distance et sur les lignes à profil difficile, alors que les transports des lignes dites « bonnes » seraient abaissés, ainsi que M. Coudray vous l'a déjà dit tout à l'heure.

Ces hausses paraissent en contradiction formelle avec les engagements qui ont été pris lors de la création de la C. E. C. A. Il avait été alors promis que des mesures seraient prises pour placer les industries françaises dans les mêmes conditions que celles des cinq autres pays membres.

Ces hausses paraissent d'autant moins admissibles que les régions qui seront ainsi touchées — Massif Central, Alpes, Pyrénées — sont celles qui fournissent la presque totalité de l'énergie électrique française. Les entreprises qui s'étaient installées dans ces régions avaient, lors de leur implantation, bénéficié d'un prix de courant favorable, qui tenait compte de cette situation. On sait que, par la suite, elles ont perdu ces

avantages et que le prix du courant ne s'inspire plus aujourd'hui de la proximité des sources d'énergie.

Les majorations de tarifs ferroviaires qui sont annoncées, loin de favoriser l'implantation, de plus en plus souhaitable, d'activités nouvelles dans ces régions de montagne, vont donc tendre à les vider de leurs industries, en même temps qu'à handicaper davantage encore leur agriculture déjà si déficiente.

Cela — est-il besoin de le souligner ? — est en contradiction absolue — on ne saurait trop le redire — avec la politique de décentralisation et d'aménagement du territoire et les efforts accomplis dans ce but par le commissariat général au plan et par les organismes régionaux d'expansion économique en seront gravement affectés.

Nous pensons donc, monsieur le ministre, qu'il est nécessaire que le Parlement soit préalablement informé de vos projets en la matière et que certaines conceptions soient révisées.

J'ajouterai un mot, afin de ne pas revenir à la tribune sur le budget de l'aviation civile, pour vous dire que tous ces désavantages des régions de montagne en matière de routes et de voies ferrées doivent, en tout cas, trouver de la part de l'Etat une modeste compensation en matière de transports aériens.

Un réseau de lignes aériennes intérieures constitue, lui aussi, un service public essentiel, plus encore pour les régions où les transports routiers et ferroviaires sont lents et difficiles. L'intérêt général, sur le plan économique et aussi touristique, n'en est pas discutable. C'est pourquoi il est équitable et nécessaire de ne pas laisser à la seule charge des collectivités locales, qui ont déjà accompli en ce domaine des efforts méritoires et qu'elles ne peuvent pas accroître, le déficit d'exploitation actuellement inévitable de ces lignes. Le vote d'une subvention de 1.800.000 nouveaux francs au profit de Air Inter, qui assure ses services dans des conditions méritoires, apparaît vraiment comme un minimum. Nous sommes extrêmement surpris et déçus qu'elle ne soit pas inscrite au budget.

Enfin, je voudrais m'associer aux conclusions de MM. les rapporteurs pour vous rappeler, monsieur le ministre, combien le tourisme et le thermalisme de nombreuses régions, particulièrement du Centre de la France, ont été gravement affectés par la fixation et le maintien au 15 septembre de la rentrée scolaire.

Dans ces régions où la saison thermale et touristique est déjà courte et où un étalement des congés serait, au contraire nécessaire, cette mesure a causé, on vous l'a déjà dit, tant pour les curistes et les vacanciers que pour l'hôtellerie et l'activité économique, une énorme perturbation qu'il serait inadmissible de perpétuer. Aussi devons-nous vous demander très instamment de nous aider de toute votre autorité persuasive auprès de M. le ministre de l'éducation nationale, qui semble déjà à demi-convaincu pour qu'il revienne dès 1962 sur une mesure aussi fâcheuse et qu'il reporte la rentrée scolaire, sinon au 1<sup>er</sup> octobre, du moins au 25 septembre.

Telles sont, monsieur le ministre, quelques-unes des requêtes, modérées et combien légitimes, que j'ai cru utile de vous adresser en faveur de nos régions de montagne et des problèmes capitaux de la route et des transports en général. Nous comptons sur votre compréhension et aussi sur votre esprit de justice pour qu'elles ne soient pas repoussées.

*Via, vita*, disaient les Romains, qui s'y connaissaient et qui, eux, avaient parsemé le Massif Central de voies importantes. La route, la circulation, c'est la vie. C'est vous qui en avez la charge et c'est une tâche exaltante. Ne laissez pas la vie se retirer de notre pays et faites, au contraire, circuler un sang nouveau dans toutes les parties qui le composent. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Catalifaud.

**M. Albert Catalifaud.** Mesdames, messieurs, je m'excuse de vous imposer à nouveau ma présence à cette tribune, mais M. Dumortier m'a précédemment montré l'exemple et je ne peux que le suivre.

**M. René Schmitt.** C'est un bon exemple !

**M. Albert Catalifaud.** Avant d'aborder la discussion du budget des travaux publics proprement dit, je voudrais ouvrir une parenthèse.

C'est le troisième budget national qui sera approuvé avant la fin de l'exercice précédant celui de l'application. C'est un fait important qui mérite d'être souligné, car les crédits peuvent alors être délégués dès le début de l'année. Mais ce n'est pas le cas général.

Cette remarque ne s'adresse pas spécialement au ministère des travaux publics, mais à l'ensemble de l'administration française.

Les services administratifs, habitués à recevoir les crédits dans le courant ou à la fin de l'année, ont conservé leurs habitudes et n'ont pas encore acquis la vitesse de croisière nécessaire pour lancer les adjudications dès le début de l'année. Il

serait très heureux que des directives très strictes fussent données en ce sens car, actuellement, la plupart des entreprises commencent à travailler à la fin du printemps, perdant ainsi un temps très précieux pour la réalisation la meilleure pendant la période la plus favorable.

J'ai assisté la semaine dernière à l'exécution d'un revêtement avec des enrobés à chaud sur une route nationale très fréquentée du Nord-Est par un temps défavorable — un temps froid — et par un brouillard intense qui humidifiait la chaussée. Si les travaux avaient été commencés dès le mois de mars ou d'avril, il est certain qu'ils auraient été terminés avant le 1<sup>er</sup> novembre.

Il serait également heureux, à mon avis, que certains marchés importants fussent étalés sur deux ou plusieurs années, car les entreprises se demandent souvent en janvier, ce qu'elles réaliseront au cours de l'année. Elles ne peuvent donc établir un *planning* de leurs activités.

Pour tous les domaines touchant à la route et à la circulation, des problèmes se posent. C'est que la route représente, soit directement, soit indirectement, un élément économique important pour la Nation. Elle assure du travail à un salarié sur dix-sept, soit 6 p. 100; elle permet une recette fiscale spécifique de plus de 600 milliards de francs, soit 12 p. 100 du revenu national; elle favorise grandement le tourisme et, par conséquent, l'entrée de plus de 200 milliards de francs de devises.

Il est abusif de prétendre que la route coûte cher à l'Etat, puisqu'une très faible proportion des recettes fiscales tirées de la circulation routière est utilisée pour l'entretien, l'aménagement et la construction de notre réseau national. Dans ce rapport disproportionné des investissements et des recettes fiscales correspondantes, il y a lieu de tenir compte également de ce que coûtent à la Nation les accidents de la circulation. Quelle énergie disparaît ainsi journellement !

Et l'insuffisance de notre réseau routier national en est la cause pour une grande part !

Nos routes sont insuffisantes. Le retard que nous avons pris dans ce domaine est tel que nous n'avons même pas l'espoir de voir un jour ce réseau enfin adapté aux besoins.

Même si un important effort est accompli dans les années à venir, étant donné l'accroissement énorme de la circulation — deux fois plus de véhicules à deux roues en dix ans, deux fois plus de véhicules à quatre roues en cinq ans — le retard ne pourra être rattrapé; il s'aggravera au contraire continuellement.

J'en viens maintenant à l'étude du budget. J'examinerai tout d'abord les crédits de personnel.

La réforme du ministère des travaux publics et des transports que nous avons analysée dans notre rapport se complète par des mesures de réorganisation du ministère. Cette réforme se poursuit dans le sens et les formes prévus. Elle doit être terminée en 1965.

Nous regrettons que, pour certains échelons, elle ne présente pas un caractère de promotion sociale suffisamment marqué. Nous devons, néanmoins, féliciter le ministre des travaux publics et des transports d'avoir osé commencer la réalisation de cette réforme; nous lui en rendons hommage; mais, dans ce domaine, nous regrettons qu'une réforme administrative générale ne soit pas encore intervenue. A notre connaissance elle n'est même pas encore amorcée et peut-être même pas envisagée.

C'est vraiment regrettable, car le public juge beaucoup le Gouvernement par ses agents chargés d'appliquer ses directives. Déjà, antérieurement à 1958, nombreux étaient ceux qui dénonçaient l'insuffisance et les faiblesses de l'administration. Nous avions espéré que la V<sup>e</sup> République prendrait conscience de ce problème et adapterait son administration aux besoins réels.

Je parle de la V<sup>e</sup> République, mais le terme est impropre, car il englobe l'ensemble des institutions et la réforme générale dépend surtout du pouvoir réglementaire.

En effet, des propositions de loi sont déposées sur le bureau de l'Assemblée en vue de réformer notamment les administrations techniques, mais dans le complexe constitutionnel tel qu'il fonctionne actuellement et avec les méthodes instituées, ces propositions de loi n'ont aucune chance de venir en discussion au Parlement parce qu'elles ne sont jamais inscrites à l'ordre du jour prioritaire. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Pourtant, on se rend bien compte que l'administration française, en général, est désuète, que ses méthodes sont périmées et qu'elle ne peut pas se mettre au diapason de l'évolution moderne parce qu'elle est trop lourde à manier et qu'elle est tributaire d'une législation datant du siècle dernier.

Je ne veux pas entrer dans le détail et citer les exemples innombrables qui prouvent la perte de temps subie, le gaspillage d'énergies, de matière grise qui pourtant, utilisées rationnellement et judicieusement, seraient si utiles à notre pays.

Tout à l'heure, le rapporteur, M. Ruais, a cité l'exemple typique et frappant de l'eau.

Il en existe de nombreux autres.

Les interférences entre services, les examens successifs des dossiers par plusieurs services de ministères divers sont tels que la conclusion est retardée et parfois à l'infini.

Les hommes sont en cause, certes, mais il s'agit surtout du système, car en ce qui concerne les hommes, à part ceux qui ont été mis en place pour des fins bien définies et qui n'ont aucun intérêt à bien faire fonctionner le service, il faut rendre hommage à une grande partie des fonctionnaires qui donnent le meilleur d'eux-mêmes à l'accomplissement de leur tâche, même s'ils sont parfois personnellement rebutés par le système.

En ce qui concerne le personnel du ministère des travaux publics, il y a lieu de signaler la nette diminution croissante de l'effectif qui sera, à l'achèvement de la réforme, de quelque 7.000 unités, en ne considérant d'ailleurs que l'éventail allant des agents de travaux jusqu'aux ingénieurs T. P. E. divisionnaires inclus.

Pour les conducteurs, l'effectif actuel est inférieur à celui qui est prévu pour 1965, lorsque la réforme sera achevée. Une anomalie paraît donc exister pour ce personnel, ce qui est gênant pour le bon fonctionnement du service.

Quant aux crédits, certains nous paraissent insuffisants, notamment ceux qui sont inscrits à l'article premier du chapitre 31-14 qui a trait à la récupération des heures supplémentaires. Cette récupération s'effectue en dehors des périodes de travaux à rendement intensif, par conséquent, au cours de mois où le personnel n'est pas tellement intéressé par un congé, mais qui est néanmoins obligé de subir. Les agents préféreraient le paiement des heures supplémentaires.

Il résulte de l'article 3 que les agents ne bénéficient pas de la prime de rendement, alors qu'ils sont fonctionnaires; la prime de poste est nettement insuffisante.

Les crédits inscrits au chapitre 34-13 sont aussi insuffisants pour assurer le remboursement des indemnités de déplacement et d'utilisation du véhicule ou de l'engin personnel pour les besoins du service.

L'indice-plafond des ingénieurs T. P. E. divisionnaires avait été limité à un certain moment par les services du Premier ministre, sans doute, d'après les renseignements que je possède, pour ne pas dépasser le plafond d'une autre catégorie de fonctionnaires. Or, cette autre catégorie de fonctionnaires vient d'obtenir un relèvement sensible de l'indice plafond. Je ne vois donc pas la raison pour laquelle est maintenu à cette limite l'indice plafond des ingénieurs T. P. E. divisionnaires.

Avant d'en terminer avec la question du personnel, je voudrais insister encore sur un point. L'abattement des zones de salaires ne correspond actuellement plus à rien. Les entreprises privées en général n'en tiennent plus compte dans les conventions collectives. Pourquoi donc est-il maintenu? Probablement à cause de la fonction publique. Mais il me paraît opportun de supprimer les abattements de zones de salaires au moment où les fonctionnaires réclament une augmentation de leurs traitements. Pour ceux qui précisément subissent cet abattement de zone, ce serait un moyen tout trouvé de relever automatiquement les traitements.

Nous en arrivons aux crédits de strict entretien. J'emploie le mot « strict », parce que c'est le terme usuel dans le métier, mais c'est le mot « parcimonieux » que je devrais utiliser. En effet, ces crédits en augmentation de plus de 5 p. 100 par rapport à ceux de 1961, ne permettent pas un entretien normal. Il y a longtemps que l'attention des pouvoirs publics est attirée sur cette question. Notre réseau routier national se ruine. Ce patrimoine national se dégrade, arrive à la limite de l'usure et devient dangereux pour la circulation. Comment se fait-il que le Gouvernement ne prenne pas conscience de cette perte nationale? Dans l'avenir pour remettre en état ces routes, des crédits importants seront nécessaires. Ils auraient pu être nettement réduits dans leur ensemble si l'entretien courant avait été effectué normalement en temps voulu.

Certaines routes nationales sont tellement en mauvais état et dangereuses que — nous venons d'en avoir la preuve — des conseils généraux ont voté des crédits pour se substituer à l'Etat et pallier sa carence.

L'article 2 du chapitre entretien et réparations est relatif au déneigement. Le crédit de déneigement de neuf millions de nouveaux francs est en augmentation de 12 p. 100 à 13 p. 100 sur celui de 1961. Ce poste est relativement important. Nous souhaitons que les crédits soient utilisés au mieux car j'ai été le témoin, l'année dernière, d'une utilisation d'engins qui n'était pas très rationnelle.

En ce qui concerne le fonds spécial d'investissement routier, le prélèvement de 7.58 p. 100 du montant des recettes prévues des taxes intérieures sur les produits pétroliers est évalué à 480 millions de nouveaux francs, ce qui permet, en ajoutant les excédents des exercices antérieurs, d'atteindre le montant de 572 millions de nouveaux francs. Malgré l'augmentation sensible des crédits du fonds spécial d'investissement routier, la réalisation du

programme de construction du réseau d'autoroutes et l'aménagement du réseau routier national existant de première et de deuxième catégorie, est prévue sur quinze ans. Ce délai est nettement trop long car, dans quinze ans, il existera deux fois et demie plus de véhicules à quatre roues et quatre fois plus de véhicules à deux roues. Les voies routières seront donc au moins aussi encombrées qu'actuellement. La réduction sensible du délai est possible, ce programme peut être réalisé en huit ans, même si les crédits d'Etat ne sont pas augmentés, en ayant recours à l'emprunt. Il est également réalisable techniquement et pratiquement si l'on utilise à plein rendement le matériel et le potentiel des entreprises de travaux publics, qui ne fonctionnent actuellement qu'au tiers de leur capacité.

J'aborde le chapitre des moyens de communications. Mon rapport traite assez longuement de la modernisation de la Société nationale des chemins de fer français, comme suite logique, d'ailleurs, à mon rapport de l'an passé. Nous nous félicitons de l'effort poursuivi par la Société nationale des chemins de fer français; c'est le seul moyen, à notre avis, d'augmenter la productivité afin d'éviter l'ascension des prix de revient.

Un grave problème est actuellement à l'étude, dont certains orateurs précédents ont fait état: celui de la déperdition. Il serait trop long de le traiter en détail. Il paraît relever du domaine réglementaire, mais il revêt une telle importance que nous vous prions, monsieur le ministre, de ne pas mettre le Parlement devant le fait accompli. Une étude préalable et un large débat sont nécessaires, et d'abord en commission.

Parlons chiffres: la subvention de l'Etat, de 97.600.000 nouveaux francs pour la couverture du déficit d'exploitation, est sensiblement la même que celle de l'an dernier. Il y a lieu de noter que, dans le budget de 1961, la subvention avait déjà été réduite de 175 millions de nouveaux francs. Cette réduction fut compensée par une augmentation du tarif des transports marchandises de 7,50 p. 100, appliquée par fractions en deux périodes différentes. Depuis quelque temps, le tarif voyageurs est augmenté de 6,25 p. 100. Malgré ces hausses de tarifs, le déficit d'exploitation dépassera le montant de la subvention. Cela est vrai déjà en 1961.

La subvention est donc insuffisante, d'autant plus que nous avions espéré qu'elle comprendrait un crédit affecté aux cheminots anciens combattants.

Déjà, lors de la discussion du budget de 1961, des crédits avaient été demandés en vue de faire bénéficier les cheminots anciens combattants des campagnes simples et des campagnes doubles.

Lorsque le sujet est abordé on se heurte à un mur indéfonçable et insurmontable, celui de la rue de Rivoli. Pourtant, M. le ministre des anciens combattants nous a bien déclaré récemment ici qu'il était tout à fait favorable à cette mesure, et M. le ministre des travaux publics a confirmé lui-même, me semble-t-il, qu'il y était acquis. Nous ne comprenons donc pas pourquoi le projet n'aboutit pas. Car vous savez bien, monsieur le ministre, qu'il s'agit d'une injustice flagrante.

Cette question a été traitée dans le détail. On a cité le cas des cheminots anciens combattants d'Alsace et de Lorraine, de Tunisie et du Maroc. Seuls les cheminots métropolitains ne bénéficient pas de cet avantage.

Pourtant, la dépense correspondante n'est pas tellement élevée. Pourquoi, alors, cette iniquité n'est-elle pas immédiatement supprimée? C'est ce que je vous demande, monsieur le ministre, de faire lors de la discussion de ce budget.

J'ai d'ailleurs déposé un amendement dans ce but. J'espère qu'il sera adopté. Peut-être alors pourrions-nous vous en remercier à la fin de la discussion du présent budget.

M. le ministre des finances a précisé que les finances de la France étaient à l'aise. Alors, pourquoi ne pas allouer le crédit nécessaire? Il n'est pas tellement important. Son montant a d'ailleurs été établi par la S. N. C. F., le ministre des finances et les intéressés eux-mêmes.

Et pourquoi ne pas accorder cette année un crédit égal au tiers du montant global, ce qui permettrait d'étaler la mesure sur trois ans?

Mais, monsieur le ministre, l'année dernière, j'avais conclu en sollicitant de votre autorité la satisfaction de toutes les demandes que nous vous avions faites. Nous n'avons pas eu gain de cause.

Et l'on dit que c'est le Parlement qui légifère! Or il ne légifère pas, car il est placé devant une alternative: ou voter le budget ou ne pas le voter. Il n'a pas le pouvoir de modifier quoi que ce soit du budget. Il n'a pas le pouvoir d'affecter certains crédits à un poste bien déterminé.

Monsieur le ministre, des réponses que vous ferez aux observations que j'ai présentées, et de ce que vous pourrez nous accorder dépendra le vote que j'exprimerai sur le budget du ministère des travaux publics. (Applaudissements.)

**M. le président.** La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

## DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Lauriol un rapport, fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, sur le projet de loi portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour l'année 1962 et des voies et moyens qui leur sont applicables (n° 1444).

Le rapport sera imprimé sous le n° 1499 et distribué.

— 3 —

## DEPOT D'AVIS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Renucci un avis présenté, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées :

1° Sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436; affaires algériennes);

2° Sur le projet de loi portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour l'année 1962 et des voies et moyens qui leur sont applicables (n° 1444).

L'avis sera imprimé sous le n° 1500 et distribué.

J'ai reçu de M. Rossi un avis, présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi de finances pour 1962 (affaires algériennes) (n° 1436).

L'avis sera imprimé sous le n° 1501 et distribué.

J'ai reçu de M. Rossi un avis, présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour l'année 1962 et des voies et moyens qui leur sont applicables (n° 1444).

L'avis sera imprimé sous le n° 1502 et distribué.

J'ai reçu de M. Debray un avis, présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de finances pour 1962 (affaires étrangères - relations culturelles) (n° 1436).

L'avis sera imprimé sous le n° 1503 et distribué.

J'ai reçu de M. Jarrot un avis, présenté au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées sur le projet de loi de finances pour 1962 (budgets annexes des essences et des poudres) (n° 1436).

L'avis sera imprimé sous le n° 1504 et distribué.

J'ai reçu de M. Chazelle un avis, présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de finances pour 1962 (finances et affaires économiques. — I. Charges communes) (n° 1436).

L'avis sera imprimé sous le n° 1505 et distribué.

J'ai reçu de M. Guillon un avis, présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de finances pour 1962 (Sahara) (n° 1436).

L'avis sera imprimé sous le n° 1506 et distribué.

— 4 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Aujourd'hui, mardi 7 novembre, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962, n° 1436 (deuxième partie) (rapport n° 1445 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics, transports et tourisme :

I. — Travaux publics et transports (suite) (annexe n° 26. — M. Ruais, rapporteur spécial; avis n° 1459 de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges);  
— Voies navigables et ports (annexe n° 28. — M. Denvers, rapporteur spécial; avis n° 1459 de M. Dumortier, au nom de la commission de la production et des échanges);  
— Tourisme (annexe 27. — M. Guy Ebrard, rapporteur spécial; avis n° 1459 de M. Laurin, au nom de la commission de la production et des échanges);

II. — Aviation civile et commerciale (annexe n° 29. — M. Anthonioz, rapporteur spécial; avis n° 1459 de M. Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges);  
Services du Premier ministre :

Section II. — Information (annexe n° 21. — M. Nungesser, rapporteur spécial; avis n° 1486 de M. Boinvilliers, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A seize heures, deuxième séance publique :

Scrutin, dans les salles voisines de la salle des séances, pour la nomination, par suite de vacance, du président de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944; Suite de la discussion des fascicules budgétaires inscrite à l'ordre du jour de la première séance :

Affaires algériennes (annexe n° 1. — M. Lauriol, rapporteur spécial; avis n° 1489 de M. Joseph Perrin, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales; avis n° 1500 de M. Renucci, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées; avis n° 1501 de M. Rossi, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République);

Discussion du projet de loi n° 1444 portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour l'année 1962 et des voies et moyens qui leur sont applicables (rapport n° 1499 de M. Lauriol, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; avis n° 1500 de M. Renucci, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées; avis n° 1502 de M. Rossi, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite des discussions budgétaires inscrites à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 7 novembre 1961, à deux heures.)

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

## Erratum

au Journal officiel, Assemblée nationale, Débats parlementaires, séance du 30 octobre 1961.

Page 3631, 1<sup>re</sup> colonne, Annexe, questions orales visées au paragraphe II, b), questions orales avec débat :

Au lieu de : « Question n° 11083. — M. Montalat demande à M. le Premier ministre », lire : « Question n° 11083. — M. Montalat demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques ».

## Convocation de la conférence des présidents.

(Fixation de l'ordre du jour de l'Assemblée.)

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée par M. le président pour le mercredi 8 novembre 1961, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'assemblée.

## Modifications aux listes des membres des groupes.

Journal officiel (Lois et décrets), du 7 novembre 1961

## GROUPE DES INDÉPENDANTS ET PAYSANS D'ACTION SOCIALE

(111 membres au lieu de 112.)

Supprimer le nom de M. Moynet.

## LISTE DES DÉPUTÉS N'APPARTENANT A AUCUN GROUPE

(43 au lieu de 42.)

Ajouter le nom de M. Moynet.

**Candidatures à la présidence de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944.**

**I. — Candidature présentée par le groupe des indépendants et paysans d'action sociale.**

M. Mignot.

**II. — Candidature individuelle.**

M. Robert Ballanger.

**Nominations de rapporteurs.**

**COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES**

M. Rombeaut a été nommé rapporteur du projet de loi adopté par le Sénat, instituant l'obligation d'assurance des personnes non salariées contre les accidents et les maladies professionnelles dans l'agriculture (n° 1483).

**COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LEGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE**

M. Rossi a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi de finances pour 1962 (affaires algériennes) (n° 1436) dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Rossi a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 1444) portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour l'année 1962 et des voies et moyens qui leur sont applicables, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan, en remplacement de M. Portolano.

**PÉTITIONS**

*DECISIONS de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, insérées en annexe au feuillet du jeudi 26 octobre 1961 et devenues définitives aux termes de l'article 148 du règlement.*

**Réponses des ministres et des commissions sur les pétitions qui leur ont été renvoyées par l'Assemblée nationale.**

**Pétition n° 19** du 23 avril 1959. — M. Jean-Baptiste Chiaverini, 57, boulevard Auguste-Raynaud, Nice (Alpes-Maritimes), demande la révision de sa pension militaire d'invalidité.

Cette pétition a été renvoyée le 28 juillet 1959 au ministre des anciens combattants et victimes de guerre sur le rapport fait par M. Mignot au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

*Réponse de M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre.*

Paris, le 10 août 1961.

Mon cher président,

Par la pétition n° 19 vous avez bien voulu appeler mon attention sur M. Chiaverini (Jean-Baptiste), demeurant 57, boulevard Auguste-Raynaud, à Nice (Alpes-Maritimes), qui a formé un pourvoi devant le tribunal des pensions de Nice.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que par jugement du 25 avril 1961, le tribunal des pensions des Alpes-Maritimes statuant après expertise, a reconnu à M. Chiaverini droit à pension au taux de 90 p. 100, à titre définitif, à compter du 6 juin 1961, avec bénéfice des dispositions de l'article L. 37 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre.

Le dossier de l'intéressé, parvenu à la sous-direction du contentieux des pensions de mon administration a été adressé, sous le n° 9401 au ministre des armées, 9<sup>e</sup> bureau, contentieux des pensions militaires, 37, boulevard de Port-Royal, chargé d'apprécier et, éventuellement, de faire exécuter le jugement précité.

En effet, la décision initiale contestée a été prise par ce département ministériel, M. Chiaverini ayant la qualité de militaire de carrière.

Je vous prie d'agréer, mon cher président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pour le ministre et par ordre :

Le chef adjoint de cabinet,

Signé : N. HIVERNAUD.

**Pétition n° 28** du 29 juin 1959. — M. G. Charreau, villa « Les Tilleuls », Loches (Indre-et-Loire), ancien officier du génie, demande sa réintégration dans les cadres de l'armée et la réparation des préjudices subis du fait de son appartenance à la Résistance.

Cette pétition a été envoyée le 31 octobre 1959 à la commission de la défense nationale, sur le rapport fait par M. Mignot au nom de la commission des lois constitutionnelles et de l'administration générale de la République, puis transmise par la commission de la défense nationale, sur le rapport de M. Le Theule, au ministre des armées le 15 juin 1961.

*Réponse de M. le ministre des armées.*

Paris, le 27 juillet 1961.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, en retour, le dossier de la pétition n° 28 déposée par M. Georges Charreau, demeurant à Loches (Indre-et-Loire)

L'intéressé, ex-officier du génie, ayant, en 1941, obtenu sa mise à la retraite anticipée, a demandé, en 1945, sa réintégration dans l'armée active. Cette réintégration lui a été refusée.

Considérant qu'il subissait un préjudice de carrière et que les motifs de son départ de l'armée lui donnaient droit à la réparation en application des dispositions de l'ordonnance du 29 novembre 1944, M. Charreau a introduit, en 1955, une requête à cet effet devant le Conseil d'Etat. Mais, par arrêt du 20 novembre 1957, la Haute Assemblée a rejeté cette requête parce que « le sieur Charreau n'établissait pas avoir demandé sa mise à la retraite pour l'un des motifs énoncés par les dispositions susvisées de l'ordonnance du 29 novembre 1944 ; que, dès lors, il n'était pas fondé à soutenir que le refus qui avait été opposé à sa demande de réintégration, formée en application de la loi du 7 février 1953, était entaché d'excès de pouvoir ».

Cet arrêt du Conseil d'Etat ayant confirmé la décision prise en cette affaire par mes prédécesseurs, je ne puis envisager de donner suite à la requête de M. Charreau, d'autant que la pétition ci-jointe n'apporte au dossier aucun nouvel élément de nature à provoquer une révision de sa situation.

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

Le directeur du cabinet du ministre des armées,  
Signé : CASIMIR BIROS.

**Pétition n° 85** du 25 juillet 1960. — M. Ali Boulacel, 201, avenue de Roumanie, Constantine (Algérie), demande réparation pour les dommages subis par sa propriété réquisitionnée par l'armée en Algérie.

Cette pétition a été renvoyée le 29 novembre 1960 au ministre des armées sur le rapport fait par M. Mignot au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, puis transmise par le ministre des armées au ministre d'Etat chargé des affaires algériennes, le 29 juin 1961.

*Réponse de M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes.*

Paris, le 3 août 1961.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu me soumettre, aux fins d'examen, la pétition n° 85 de M. Ali Boulacel, demeurant 201, avenue de Roumanie, à Constantine, qui demande réparation pour les dommages subis par sa propriété réquisitionnée par l'autorité militaire en Algérie et qui aurait été détruite lors de l'évacuation du poste militaire qui y avait été installé.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que les destructions effectuées par les autorités militaires dans un but préventif en relation avec les nécessités qu'impose la lutte contre le terrorisme et la rébellion ont été admises au bénéfice de l'indemnisation résultant de la décision n° 55-032 de l'Assemblée algérienne homologuée par décret du 30 juillet 1955.

Rien ne s'oppose donc à ce que M. Boulacel formule une demande d'indemnisation dans le cadre du régime particulier en vigueur en Algérie. J'avise l'intéressé de cette possibilité.

Les autorités militaires compétentes devront toutefois attester sans équivoque que la destruction de la propriété avait bien le caractère préventif requis par les textes.

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

Le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes,  
Signé : LOUIS JOXE.

**Pétition n° 96** du 3 octobre 1960 et annexe du 20 juin 1961. — M. Jean Nunzi, 6, rue Lavoisier, Toulouse (Haute-Garonne), proteste contre sa radiation des cadres de la Sûreté nationale et demande la révision de sa situation administrative.

Cette pétition et son annexe ont été renvoyées le 17 août 1961 au ministre de l'intérieur, sur le rapport fait par M. Salliard du Rivault au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

*Réponse de M. le ministre de l'intérieur.*

Paris, le 7 octobre 1961.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu me communiquer, pour éléments de réponse, une nouvelle pétition déposée par M. Nunzi (Jean), ex-inspecteur de la Sûreté nationale qui se plaint de sa radiation des cadres intervenue le 24 mai 1946 pour abandon de poste.

J'ai déjà eu l'occasion par ma note du 14 janvier 1961, jointe au présent dossier, de vous fournir toutes précisions sur cette affaire.

Je ne saurais mieux faire que de vous communiquer pour information les passages essentiels du rapport de l'Inspection générale des services et écoles de police établi le 20 mars 1956 à la suite d'une précédente enquête de M. Nunzi.

« Par arrêté en date du 26 juin 1945, M. Nunzi est replacé en position d'activité et il est affecté au commissariat des renseignements généraux à Bastia, à compter du 19 juillet 1945.

« M. Nunzi ne rejoint pas ce poste et fournit alors une série de certificats médicaux ; le dernier en date de décembre 1945 du docteur Riehaud, médecin assermenté à Ajaccio, certifie que ce fonctionnaire, atteint de sclérose pulmonaire, de séquelles de lésion évolutive, a besoin d'un repos absolu d'un mois ».

« En janvier 1946, ce fonctionnaire totalise plus de six mois d'indisponibilité pour maladie, aussi, conformément aux règles en vigueur, la direction de la Sûreté nationale, par dépêche 683 du 25 janvier 1946, invite le préfet de la Corse à saisir la commission départementale de réforme.

« A la date du 14 mars 1946, une convocation est adressée à M. Nunzi, lui demandant de se présenter au docteur Susini, médecin phthisiologue assermenté à Ajaccio. Ce pli adressé au 56 au lieu de 66, cours Napoléon, n'est jamais retourné au service expéditeur.

M. Nunzi n'ayant pas donné signe de vie, une deuxième convocation (n° 974 du 21 mars 1946) lui est adressée avec la même erreur d'adresse, pour l'inviter à communiquer les conclusions du docteur Susini et lui faire connaître que son cas serait soumis à la commission de réforme du 29 mars.

« Cette nouvelle convocation étant demeurée sans effet, la préfecture de la Corse adressait, par platon, au docteur Susini, une note qui est retournée avec la mention suivante : « ...M. Nunzi ne s'est pas encore présenté à mon cabinet ».

« Entre temps, un platon du service s'était présenté par deux fois au domicile de M. Nunzi (rapport en date du 30 mai 1950 de la préfecture de la Corse), pour connaître les raisons de sa absence. Il a été notifié chaque fois à ce fonctionnaire que M. Nunzi n'était pas chez lui.

Saisi de cette affaire par la préfecture, le commissaire, chef du service départemental des renseignements généraux à Ajaccio, fait connaître à son tour (rapport 1394, R. G., du 26 avril 1946) que malgré deux convocations dont l'une verbale à la personne de Mme Nunzi, l'autre par lettre recommandée, l'inspecteur Nunzi ne s'était pas présenté au commissariat et n'avait fourni aucune explication sur son attitude.

Par arrêté du ministre de l'intérieur, en date du 24 mai 1946, M. Nunzi est finalement radié des cadres de la Sûreté nationale à compter du 1<sup>er</sup> juin 1946.

« Il fallait évidemment conclure.

« Actuellement (à la date de l'enquête) l'intéressé sollicite sa réintégration effective dans les cadres de la Sûreté nationale.

« Cette prétention n'est appuyée par aucun élément nouveau. M. Nunzi se borne à reprendre la thèse qu'il défend depuis 1946 — victime des agissements de ses chefs hiérarchiques qu'il affirme décidés à lui nuire, il a été avisé trop tard de sa convocation. Il a attendu ensuite le bon vouloir de l'administration, non sans avoir fait connaître verbalement à un sous-brigadier de police, employé au secrétariat administratif pour la police à Ajaccio, le motif de sa non-comparution. Il lui aurait alors été répondu, non moins verbalement, d'attendre. Quant aux convocations du commissariat des renseignements généraux, malade à son domicile, il n'a pu y souscrire.

« J'ai rencontré M. Nunzi à Toulouse et me suis efforcé d'obtenir des explications plus équilibrées. J'ai souligné combien il était difficile d'accepter de la part d'un officier de police judiciaire, parfaitement au courant des méthodes administratives, des réponses aussi désinvoltes. — Mon insistance est demeurée sans effet.

« Je ne puis donc, avant de conclure, que confronter les faits avec la thèse de M. Nunzi.

« Malade en juillet 1945, dès sa réintégration, ce fonctionnaire a été dans une situation administrative régulière jusqu'en janvier 1946.

« M. Nunzi était-il réellement malade comme il l'affirme ou voulait-il manifester sa mauvaise humeur parce qu'il n'obtenait pas une nomination au grade de commissaire de police pour faits de

Résistance ? On est tenté de pencher pour la deuxième thèse — les certificats médicaux produits ne sont pas en effet délivrés par le même médecin traitant, mais ont été établis, à la demande, par divers praticiens consultés tour à tour. En outre, M. Nunzi qui fait état d'un séjour de quinze mois à la montagne pour tuberculose pulmonaire, ne présente aucun certificat pour cette période.

« Que penser du certificat établi par le docteur Stefanaggi, médecin de la police qui, invité à se prononcer :

« 1° Sur l'opportunité de renouveler le congé ;

« 2° Sur l'opportunité de faire examiner M. Nunzi par un médecin phthisiologue en vue d'un congé de longue durée pour tuberculose, répond le 29 août 1945. « ... certifie que M. Nunzi (Jean) est dans l'impossibilité d'assurer son service — nature de la maladie : asthénie, séquelles de lésions pulmonaires, ce malade a besoin de quinze jours de repos à domicile et pourro reprendre son service à la date du 13 septembre 1945 ... ».

« On comprend dès lors que les chefs hiérarchiques de l'intéressé, non sans avoir fait preuve de beaucoup de patience, aient alerté en janvier 1946 la direction de la sûreté nationale et provoqué une comparution devant la commission départementale de réforme.

« A partir de janvier 1946, M. Nunzi qui n'est plus couvert par des certificats médicaux se trouve placé dans une situation irrégulière ; il ne paraît pas s'en soucier et il attend le déroulement des événements.

« Comme il est indiqué précédemment, à la date du 16 mars 1946, une note invitant M. Nunzi à se présenter devant un médecin assermenté est adressée 56, au lieu de 66, cours Napoléon — M. Nunzi affirme ne l'avoir jamais reçue — c'est bien invraisemblable. Si le destinataire n'avait pas été découvert, la lettre serait retournée à l'expéditeur : la préfecture de la Corse.

« Une nouvelle lettre expédiée le 22 mars 1946, pour le convoquer devant le conseil de réforme — avec la même erreur d'adresse sans gravité dans une agglomération où le destinataire est bien connu — est remise, selon M. Nunzi, seulement le 30, le lendemain de la réunion du conseil de réforme.

« A l'appui de sa thèse, il présente l'enveloppe de la lettre en soulignant qu'une indication manuscrite constate la non-remise en temps utile. Que vaut cette annotation puisqu'elle n'établit pas la date de la remise ? La réception peut être intervenue aussi bien le 28 que le 30 mars.

« M. Nunzi réfute évidemment cette thèse et maintient son point de vue qu'il considère comme seul valable.

« En admettant qu'il ait été avisé le 30 de ce conseil de réforme, qu'a fait M. Nunzi ? Il s'est rendu, dit-il, au secrétariat administratif pour la police où il a été reçu par un sous-brigadier de police qui lui a intimé l'ordre d'attendre, ce qu'il aurait fait, non sans faire remarquer que l'attitude de ce gradé à son égard avait été incorrecte. Il est peu vraisemblable cependant que M. Nunzi ait supporté une incorrection d'un fonctionnaire de police hiérarchiquement son inférieur.

« Je n'ai, sur ce point précis, obtenu rien d'autre que des réponses arrêtées d'avance. L'affirmation du sous-brigadier lui a paru suffisante, il était inutile d'entrer en contact avec l'administration, ni d'écrire une simple lettre.

« La convocation verbale faite à sa femme par son chef de service en avril 1946 ne lui a pas été signalée ; quant à la lettre recommandée de la même époque, s'il l'a bien reçue, son état de santé ne lui a pas permis de se déplacer ni de répondre par un mot court.

« Il n'y a de toute évidence dans la thèse actuelle de M. Nunzi aucun fait nouveau, aucune affirmation pour servir de base à une discussion sérieuse. Faut-il l'écrire ? M. Nunzi ment effrontément et le fait de répéter inlassablement avec force les mêmes mensonges ne leur donne pas plus de poids.

« Réintégré en 1945, M. Nunzi n'a pas été capable de saisir l'occasion inespérée qui lui était offerte de poursuivre normalement sa carrière.

« En lui accordant la possibilité de bénéficier de la loi d'amnistie, une solution humaine a été prise. Il n'est malheureusement pas possible d'aller plus loin. »

A la suite d'une nouvelle étude de ce dossier, l'administration a estimé qu'il n'était pas possible d'évoquer à nouveau l'affaire, en dehors du plan contentieux. Or, le pourvoi formé par M. Nunzi devant le conseil d'Etat a été rejeté pour irrecevabilité par arrêté du 23 octobre 1957.

Né en 1903, M. Nunzi ne peut plus actuellement prétendre à réintégration ; compte tenu de la décision précitée de la Haute Assemblée, en l'absence de fait nouveau sur le fond et de services faits depuis 1946, il ne m'apparaît réellement pas possible d'envisager une quelconque modification de la situation administrative de l'intéressé

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Signé : Bourges.

**Pétition n° 111** du 19 décembre 1960. — Mme Comotti, 3 bis, rue Durantin, Paris (18<sup>e</sup>), proteste contre la manière dont elle a été dépossédée d'un héritage et demande l'annulation d'un testament.

Cette pétition a été renvoyée le 13 mai 1961 au ministre de la justice, sur le rapport fait par M. Mignot au nom de la

commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Une première réponse de M. le ministre de la justice a été publiée au *Journal officiel* (débat du 29 juillet 1961).

*Deuxième réponse de M. le ministre de la justice.*

Paris, le 10 octobre 1961.

Monsieur le président,

Par lettre en date du 13 mai 1961, vous m'avez communiqué pour avis, sous le n° 111, une pétition présentée par Mme veuve Comotti, demeurant 3 bis, rue Durantin, à Paris (18<sup>e</sup>).

L'intéressée, qui se plaignait des conditions dans lesquelles elle a été dépossédée d'un héritage, fait de plus état de la disparition d'une lettre de son oncle, M. le colonel Eychene, adressée à M<sup>r</sup> Perugier, notaire à Menton, qu'elle aurait communiquée à son avoué, M<sup>r</sup> Chavrier, avoué à Nice, lors des procédures diligentées devant les juridictions de Nice et d'Aix-en-Provence au sujet de cette succession.

J'ai l'honneur, pour faire suite à ma lettre en date du 4 juillet 1961, de vous faire connaître que malgré les recherches auxquelles j'ai fait procéder, il n'a pu être trouvé trace de la lettre dont fait état la pétitionnaire.

Celle-ci a indiqué avoir, au mois de décembre 1949, versé ce document au dossier de M<sup>r</sup> Chavrier, avoué à Nice. Cet officier ministériel, après examen attentif du dossier qu'il détient, n'a pas trouvé parmi les pièces qu'il contient, et dont les plus anciennes remontent au mois de janvier 1947, la lettre mentionnée par Mme Comotti.

Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de ma haute considération.

*Le ministre,*  
Signé : BERNARD CHENOT.

**Pétition n° 114 du 4 janvier 1961.** — M. Julien Toni, 16, rue Carnot, à Courbevoie (Seine), demande sa titularisation en qualité d'éboueur saisonnier, afin de pouvoir prétendre à une retraite.

Cette pétition a été renvoyée le 13 mai 1961 au ministre de l'intérieur sur le rapport fait par M. Mignot au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

*Réponse de M. le ministre de l'intérieur.*

Paris, le 18 août 1961.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu m'adresser, pour attributions, une requête présentée par M. Toni Julien, relative à sa situation au point de vue retraite.

D'après les renseignements qui viennent de m'être communiqués par M. le préfet de la Seine, j'ai l'honneur de vous faire connaître que M. Toni Julien, demeurant 16, rue Carnot, à Courbevoie (Seine), a été embauché le 10 novembre 1960 comme éboueur saisonnier au service du nettoie-ment de la ville de Paris.

En cette qualité, il est assujéti au régime général du personnel non titulaire et ses services n'ouvrent aucun droit à pension de fonctionnaire.

Né le 16 février 1912, l'intéressé a dépassé, compte tenu des prorogations auxquelles il peut prétendre pour ses enfants à charge, la limite d'âge réglementaire de trente-cinq ans imposée à tout candidat à un emploi des cadres permanents du personnel ouvrier des services de la préfecture de la Seine.

Toutefois, si M. Toni restait en fonctions, sa titularisation pourrait éventuellement être envisagée en novembre 1965, date à laquelle il serait susceptible de bénéficier, conformément à la réglementation en vigueur, de la prorogation de dix années pour la limite d'âge prévue en faveur des agents non titulaires réunissant cinq ans de services ininterrompus.

J'ajoute qu'à la suite d'une lettre adressée aux services de la préfecture de la Seine, M. Toni a été informé le 9 février 1961, par cette administration, des renseignements qui précèdent.

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

*Le ministre,*  
Signé : FREY.

**Pétition n° 117 du 19 janvier 1961.** — M. Mohammed Hamzaoui, employé de la commune, 37, Grande-Rue, Villemomble (Seine), proteste contre l'expulsion dont il est menacé ainsi que plusieurs autres familles habitant le même immeuble.

Cette pétition a été renvoyée le 13 mai 1961 au ministre de l'intérieur sur le rapport fait par M. Mignot au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

*Réponse de M. le ministre de l'intérieur.*

Paris, le 25 juillet 1961.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu me soumettre une requête de M. Hamzaoui, demeurant 37, Grande-Rue, à Villemomble (Seine), qui proteste contre l'expulsion dont il est menacé ainsi que plusieurs autres familles habitant le même immeuble.

J'ai l'honneur de vous fournir, ci-dessous, les résultats de l'enquête à laquelle ont procédé les services de la préfecture de la Seine au sujet de cette affaire :

L'immeuble sis 37, Grande-Rue, à Villemomble, est un très vieux bâtiment occupé par le pétitionnaire (marié, quatre enfants) et par dix autres ménages ayant vingt-quatre enfants.

L'édifice menaçant ruine, le maire de Villemomble a pris le 25 septembre 1951 un arrêté de péril que le conseil de la préfecture a visé le 31 novembre 1951.

Les « locataires » — en fait des occupants sans droits ni titres — ont été relogés par les soins de la municipalité dans des centres d'hébergement où ils n'ont pas voulu demeurer.

Devant cette situation, le maire a pris, le 18 octobre 1960, un arrêté d'interdiction d'habiter et, par sa lettre du 24 octobre 1960, a demandé au commissaire à la reconstruction et à l'urbanisme pour la région parisienne de procéder au relogement des intéressés.

La pénurie des locaux d'habitation n'a pas permis jusqu'à présent de donner satisfaction au maire de Villemomble.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, les assurances de ma haute considération.

*Le ministre,*  
Signé : FREY.

**Pétition n° 124 du 20 février 1961.** — Mme Le Guyader, 3, place du Marché-aux-Légumes, Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), demande qu'un jugement soit rendu dans les délais les plus brefs, avec le bénéfice de l'assistance judiciaire.

Cette pétition a été renvoyée le 13 mai 1961 au ministre de la justice, sur le rapport fait par M. Mignot, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

*Réponse de M. le ministre de la justice.*

Paris, le 22 juin 1961.

Monsieur le président,

Par lettre du 13 mai 1961, vous avez bien voulu me communiquer la pétition n° 124 de Mme Le Guyader, 3, place du Marché-aux-Légumes, à Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), que la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République avait décidé, sur le rapport de M. Mignot et en vertu de l'article 147 du règlement de l'Assemblée nationale, de soumettre à mon examen.

La requérante sollicitait le bénéfice de l'assistance judiciaire en faveur de sa sœur, Mlle Delamaire, grande infirme.

J'ai l'honneur, comme suite à ma lettre en date du 18 mai 1961, de vous faire connaître que, par décision du 21 juin 1961, le bureau d'assistance judiciaire établi près la cour d'appel de Paris a accordé le bénéfice de l'assistance judiciaire à Mlle Delamaire et a commis M<sup>r</sup> Meurisse, avoué, pour lui prêter son ministère.

Je vous prie de croire, monsieur le président, à mes sentiments les plus distingués.

*Le ministre,*  
Signé : EDMOND MICHELET.

**Pétition n° 128 du 23 mars 1961.** — M. Lucien Ohnimus, maison centrale de Clairvaux (Aube), se plaint de la disparition du courrier qu'il envoie à sa famille.

Cette pétition a été envoyée le 29 juin au ministre de la justice sur le rapport fait à M. Salliard du Rivault au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

*Réponse de M. le ministre de la justice.*

Paris, le 27 juillet 1961.

Monsieur le président,

Par lettre du 29 juin 1961, vous avez voulu m'adresser la pétition n° 128 du nommé Ohnimus, actuellement incarcéré à la maison centrale de Clairvaux, qui formule un certain nombre de griefs à l'encontre de l'administration de la prison.

En vous faisant retour du dossier de cette pétition, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu'Ohnimus a été condamné le 11 mars 1950 par la cour d'assises de la Seine-Maritime aux travaux forcés à perpétuité pour attentats à la pudeur avec violence. Sa peine ayant été commuée en vingt ans de travaux forcés le 3 septembre 1954, il est libérable le 3 juin 1974, compte tenu d'une remise gracieuse de trois mois.

Ohnimus, qui est titulaire de sept autres condamnations dont une en 1949 pour dénonciation calomnieuse, ne cesse d'écrire des lettres de protestation aux autorités administratives et judiciaires.

Dans la présente pétition, Ohnimus émet un certain nombre d'accusations à l'encontre du personnel de l'établissement.

La plupart des lettres qu'il adresse à sa concubine seraient détournées; il ferait l'objet de vexations de la part de plusieurs surveillants; on lui refuserait les soins d'un oculiste, enfin, il ne lui serait pas loisible de reconstruire l'aumônerie.

Une enquête approfondie a été effectuée. Il en résulte que les réclamations présentées par Ohnimus n'ont pas de fondement.

Depuis son transfert à Clairvaux le 17 décembre 1960, aucune correspondance n'a été détournée et Ohnimus a écrit vingt et une lettres à sa concubine. De même les accusations portées à l'encontre de certains surveillants sont à écarter.

Lors de son arrivée à Clairvaux, Ohnimus a rempli une fiche de renseignements. A la rubrique « religion », il a noté: « libre penseur ». Il lui appartient, s'il le désire, de demander officiellement à participer au culte catholique. Mais, jusqu'à présent, Ohnimus n'a rien fait savoir au directeur de la maison centrale à cet égard, ni par écrit, ni oralement.

Enfin il appartient au médecin de la prison de déterminer la nature des soins que nécessite l'état de santé de l'intéressé. Un examen médical pratiqué le 13 juillet dernier n'a rien révélé de particulier.

J'estime, dans ces conditions, que les plaintes formulées par Ohnimus ne comportent aucune suite.

Je crois devoir observer, au surplus, que dans toutes les prisons où il a été incarcéré, Ohnimus a été noté par les médecins psychiatres comme un déséquilibré. Son état mental ne justifie pas cependant une mesure d'internement dans un asile psychiatrique. En conséquence, des instructions ont été données au personnel de surveillance en vue d'éviter tout incident. Par ailleurs, il n'est pas fait application à Ohnimus des dispositions de l'article D 262 du code de procédure pénale aux termes duquel une punition disciplinaire est infligée aux détenus qui formulent des outrages, des menaces ou multiplient les réclamations injustifiées.

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

Le ministre,

Signé: EDMOND MICHELET.

**Pétition n° 131 du 2 mai 1961.** — M. Abel Guignard, 1, rampe du Ford, Nîmes (Gard), demande son transfert dans un centre de semi-liberté.

Cette pétition a été renvoyée le 25 juin 1961 au ministre de la justice sur le rapport fait par M. Salliard du Rivault au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Réponse de M. le ministre de la justice.

Paris, le 27 juillet 1961.

Monsieur le secrétaire général,

Par lettre du 29 juin 1961, vous avez bien voulu me communiquer le dossier de la pétition n° 131 émanant du nommé Guignard (Abel), qui subit actuellement la relégation et qui sollicite son transfert dans un centre de semi-liberté.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que l'intéressé, qui a été condamné le 17 octobre 1949 à huit mois de prison et à la relégation, a été admis au bénéfice de la libération conditionnelle le 23 août 1954. Cette décision a dû être révoquée le 21 mars 1955 à la suite d'une condamnation à six mois de prison infligée le 5 janvier de la même année par la cour d'appel de Douai du chef de vol.

Par la suite, Guignard a été admis au bénéfice de la semi-liberté le 20 décembre 1955 au centre Peseayre à Saint-Sulpice (Tarn). Il a profité des facilités qui lui étaient offertes pour se livrer à quelques larcins, ce qui lui a valu une condamnation à quatre mois d'emprisonnement prononcée le 8 janvier 1958 par le tribunal correctionnel de Castres.

En raison de l'échec de l'expérience de la semi-liberté, Guignard, conformément à la proposition émise par le juge de l'application des peines du centre Peseayre, a été réintégré en détention fermée pour une durée de trois ans.

Durant ces trois années, il fit preuve d'une conduite médiocre sans fournir de gages d'amendement.

Il est actuellement incarcéré au centre pénitentiaire de Saint-Martin-de-Ré et ne pourra être dirigé à nouveau sur un centre de semi-liberté, comme il le demande, que lorsqu'il sera revenu à de meilleurs sentiments et aura manifesté par sa conduite une volonté certaine de s'amender.

Guignard en a d'ailleurs été informé mais ne semble pas jusqu'à maintenant tirer profit des conseils qui lui ont été donnés puisqu'aussi bien il a attiré l'attention sur lui d'une façon fâcheuse par son attitude insubordonnée et insolente envers le personnel de l'établissement pénitentiaire.

Dans ces conditions, sa demande ne semble appeler aucune suite sans l'immédiat.

Je vous prie de bien vouloir agréer, monsieur le secrétaire général, l'assurance de ma haute considération.

Pour le garde des sceaux, ministre de la justice,  
par délégation:

Le directeur du cabinet,

Signé: ANDRÉ HOLLEAUX.

**Pétition n° 132 du 15 mai 1961.** — M. Smail Tijani, 35, rue Kilani Métoui, Gafsa (Tunisie), s'étonne que la date d'enregistrement de son recours, donnée par le greffe du Conseil d'Etat, ne corresponde pas à celle de l'accusé de réception transmis par les P. et T. et demande laquelle de ces deux dates doit être retenue.

Cette pétition a été renvoyée le 29 juin 1961 au ministre de la justice sur le rapport fait par M. Salliard du Rivault au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation, et de l'administration générale de la République.

Réponse de M. le ministre de la justice.

Paris, le août 1961.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu me communiquer, pour avis, sous le n° 132, une pétition présentée par M. Smail Tijani, demeurant 35, rue Kilani Metoui à Gafsa (Tunisie).

L'intéressé s'étonne que la date d'enregistrement de son recours indiquée par le greffe du Conseil d'Etat ne corresponde pas à celle de l'accusé de réception transmis par l'administration des postes et télécommunications, et demande laquelle de ces deux dates doit être retenue.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il résulte des recherches auxquelles j'ai fait procéder que le pli recommandé est bien parvenu au Conseil d'Etat le 15 et non le 14 décembre.

Le délai est arrêté au jour où le pli parvient au greffe de la section du contentieux; toutefois, il appartiendra à la formation de jugement, au cas où la date d'enregistrement aurait une incidence sur la recevabilité du recours, d'apprécier le compte qu'elle doit tenir d'un retard éventuel d'enregistrement, qu'il soit dû au fonctionnement des services postaux ou à d'autres causes.

Vous voudrez bien trouver ci-joint, en retour, le document que vous m'avez communiqué.

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

Le ministre,

Signé: EDMOND MICHELET.

**Pétition n° 133 du 16 mai 1961.** — Mme Le Guyader, 3, place du Marché-aux-Légumes, Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), expose le différend qui l'oppose au propriétaire de son fonds de commerce et demande la révision d'un procès, son maintien dans les lieux et un dédommagement pour les préjudices subis.

Cette pétition a été envoyée le 29 juin 1961 au ministre de la justice sur le rapport fait par M. Salliard du Rivault au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Réponse de M. le ministre de la justice.

Paris, le 31 juillet 1961.

Monsieur le président,

Vous m'avez transmis, le 29 juin dernier, la pétition n° 133 que Mme Le Guyader a adressée à l'Assemblée nationale.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il résulte de l'enquête à laquelle j'ai fait procéder que les époux Le Guyader étaient cessionnaires d'un bail notarié en date du 28 décembre 1939 consenti par les époux Rabstejneck aux époux Blanche, de partie d'une maison à usage de commerce, sise à Saint-Malo, rue de la Fosse, mais sinistrée par faits de guerre. Ils ont obtenu, en 1955, le report de ce bail sur l'immeuble reconstruit par les époux Rabstejneck, 3, place du Marché-aux-Légumes, à Saint-Malo.

Par ordonnance du juge des loyers en date du 18 novembre 1956, le nouveau loyer a été fixé à 180.000 francs pour la période du 11 juillet 1955 au 11 juillet 1956 et à 250.000 francs pour chacune des années suivantes.

Les époux Le Guyader s'abstinent de payer ce loyer. Le 13 mars 1957, les époux Rabstejneck leur firent, en vain, commandement. Les propriétaires ayant été déclarés en état de faillite, M. Villaud, ex qualité de syndic de la faillite, et les époux Rabstejneck assignèrent les époux Le Guyader devant le président du tribunal en paiement des loyers échus et en résiliation de bail originaire en application d'une clause expresse de ce bail prévoyant que celui-ci serait résilié de plein droit faute de paiement des loyers échus quinze jours après commandement de payer demeuré infructueux.

Le 6 septembre 1957, le juge des loyers accorda un délai de grâce de un mois aux locataires pour leur permettre de se libérer.

Les époux Le Guyader ne s'étant pas entièrement libérés, le syndic de la faillite et les propriétaires les assignèrent, après nouveau commandement demeuré infructueux, devant le président du tribunal de grande instance de Saint-Malo statuant en référé aux fins de résiliation de bail et d'expulsion.

Par ordonnance du 27 février 1958, le président du tribunal constata que le délai et les formalités prévus à l'article 25 du décret n° 59-960 du 30 septembre 1959 avaient été régulièrement observés, prononça la résiliation du bail du 28 décembre 1939 « dont les charges, clauses et conditions n'avaient pas été modifiées », dit que les époux Le Guyader étaient devenus occupants sans droit ni titre des lieux et ordonna leur expulsion.

Les époux Le Guyader interjetèrent appel de cette ordonnance. Ils soutinrent devant la cour que le bail dont ils étaient cessionnaires des époux Blançail n'était pas celui du 28 décembre 1939 mais une promesse synallagmatique de bail en date du 17 mai 1940, ne comportant aucune clause résolutoire de plein droit, et conclurent à l'incompétence de la cour tout en sollicitant, très subsidiairement, l'octroi d'un délai de grâce.

La cour, par arrêt du 25 novembre 1959, devenu définitif, constata que la prétendue promesse synallagmatique du bail du 17 mai 1940 invoquée par les appelants était non un bail, mais un simple avenant éventuel au bail du 28 décembre 1939, destiné à le compléter, que d'ailleurs l'acte de cession de fonds de commerce du 31 mai 1943 stipulait que le bail alors en cours (et dont les époux Le Guyader devenaient cessionnaires) était bien celui du 28 décembre 1939; que, dans ces conditions, aucune observation sérieuse n'était soulevée de nature à faire écarter la compétence du juge des référés.

Elle confirma, en conséquence, l'ordonnance frappée d'appel.

Cette décision, conforme aux dispositions du décret n° 59-960 du 30 septembre 1959 sur les baux commerciaux et constatant la régularité de la procédure, paraît justifiée en fait comme en droit.

Il est à noter que les époux Le Guyader n'ont, ni en première instance ni en appel, invoqué les dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948. L'auraient-ils fait, ils se seraient, de même, heurtés aux termes de l'article 80 de cette loi, analogue à l'article 25 du décret du 30 septembre 1959.

J'estime en conséquence qu'il n'y a pas lieu à pourvoi dans l'intérêt de la loi contre l'arrêt rendu par la cour d'appel de Rennes le 25 novembre 1959.

Je vous prie de bien vouloir agréer, moi, cher président, l'expression de mes sentiments bien cordialement dévoués.

Le ministre,  
Signé: EDMOND MICHELET.

**Pétition n° 134 du 15 juin 1961.** — M. Abdelkader ben Abdallah, n° 115 T, 1, rampe du Fort, Nîmes (Gard), proteste contre sa condamnation par une cour d'assises alors que son jeune âge aurait dû lui valoir d'être jugé par un tribunal pour enfants et demande la révision de son procès.

Cette pétition a été renvoyée le 17 août 1961 au ministre de la justice sur le rapport fait par M. Salliard du Rivault au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation, et de l'administration générale de la République.

Réponse de M. le ministre de la justice.

Paris, le 15 septembre 1961.

Monsieur le président,

Par lettre du 17 août 1961, vous avez bien voulu transmettre à la chancellerie pour examen, la pétition n° 134, dans laquelle le détenu Abdelkader ben Abdallah proteste contre sa condamnation, le 22 mai 1954, par la cour d'assises d'Alger.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il résulte de l'enquête à laquelle j'ai fait procéder à la suite de précédentes requêtes de l'intéressé qui m'avait saisi d'une demande de révision de son procès et qui avait également exposé sa situation à M. le président de la commission de sauvegarde des droits et libertés individuels, qu'Abdelkader ben Abdallah n'est pas en possession, comme il le déclare, d'un acte de naissance qui établirait qu'il n'était âgé que de 13 ans au moment des faits qui ont motivé sa condamnation.

Le document auquel il se réfère est une attestation délivrée le 5 janvier 1961 par le khalife du caïd Ghannani de la province de Taza certifiant que l'intéressé est « né présumé en 1936 ».

Or, au cours de l'information, toutes investigations utiles ont été faites en vue de déterminer l'âge exact de ce condamné, l'état civil n'étant pas organisé au Maroc à l'époque de sa naissance.

C'est ainsi que le médecin légiste qui a procédé à l'examen d'Abdelkader ben Abdallah lui a attribué l'âge de 20 ans; le chef de son douar lui a attribué l'âge de 21 ans tandis que sa propre mère et un habitant de son village fixaient son âge à 19 ans.

Compte tenu des précisions ainsi recueillies, il ne peut être accordé aucune valeur probante à l'attestation produite et je ne peux que mal, voir les précédentes décisions de la chancellerie tendant à ne donner aucune suite aux requêtes d'Abdelkader ben Abdallah.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,  
Signé: EDMOND MICHELET.

## QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE  
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

### QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

**12458.** — 2 novembre 1961. — M. Bouchet expose à M. le ministre des armées que les personnels de la manufacture d'armes de Châtellerauld ont appris de façon indirecte que des pourparlers avaient été engagés par le Gouvernement en vue de la cession de cet établissement. Il en est résulté un légitime et grave mécontentement des personnels intéressés qui ont fait de très violents reproches à leurs représentants pour ne pas les avoir tenus au courant de la situation. Il lui demande: 1° pour quelles raisons, ni les autorités régionales, ni les parlementaires n'ont été informés de ces pourparlers et n'ont été appelés à présenter leurs observations; 2° où en est le développement de ce projet; 3° si les personnels conserveront les avantages de leur statut actuel; 4° s'il est exact que des dizaines de millions ont été engagés récemment dans des installations très spécialisées, et dans l'affirmative, s'il en serait tenu compte en cas de cession; 5° si, pour maintenir l'équilibre entre le secteur public et le secteur privé, cette cession est faite à un établissement nationalisé.

**12459.** — 2 novembre 1961. — M. Crucis expose à M. le Premier ministre que, tandis que la situation économique de l'ensemble de la France est en voie d'expansion, l'économie des départements de l'Ouest souffre d'une stagnation de jour en jour plus profonde et d'une dépression qui ne cesse de s'aggraver. Tandis qu'il est envisagé par les instances gouvernementales un appel à la main-d'œuvre étrangère pour satisfaire aux demandes d'emplois de l'économie française, des dizaines de milliers de jeunes Français de l'Ouest attendent en vain depuis des années des emplois leur permettant de vivre décemment. Il lui demande si le Gouvernement est disposé à accorder à ces départements de l'Ouest, qui jouissent d'une démographie en extension, les moyens d'équipements économiques, sociaux et culturels qu'ils sont en droit d'attendre de l'Etat, et dans l'affirmative, quelles mesures il compte prendre à cette fin dans le cadre du quatrième plan de développement.

## QUESTIONS ECRITES

Article 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés. »

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

**12460.** — 6 novembre 1961. — M. Hénault demande à M. le ministre de la santé publique et de la population si, en fonction des multiples et dangereuses explosions nucléaires qui se poursuivent actuellement, des mesures de protection, voire des conseils, sont envisagés à l'égard de la population. Une certaine radio-activité a déjà été décelée en France. Sans doute, dit-on, que par rapport à la concentration considérée comme le maximum admissible, l'augmentation constatée de la radio-activité de l'air est négligeable du point de vue de ses effets sur la santé des individus. Sans doute, la cote d'alerte n'est pas atteinte fort heureusement. En Chine, au Japon, dans le Nord du Canada, régions plus exposées, des prescriptions sont déjà édictées, des dispositions prises quant à l'utilisation des eaux autres que les eaux de source, etc., ces mesures et d'autres pouvant devenir nécessaires, même en France, malgré l'éloignement des régions où ont lieu des explosions nucléaires: 1° quel programme le Gouvernement a étudié dans cette éventualité; 2° quelles sont les dispositions pratiques que celui-ci décidera de prendre; 3° par quels moyens informera-t-on la population sans provoquer d'affolement, de ce qu'elle peut en doit faire; 4° en un mot, en dehors des expériences officielles connues que l'ont pourrait qualifier de laboratoire, un programme d'ensemble est-il au point, non pour protéger contre le péril atomique mais du moins pallier efficacement les dangers représentés par les retombées radioactives; 5° des crédits relativement importants ayant été votés, sont-ils suffisants, au regard de l'œuvre à entreprendre, pour réduire dans la mesure du possible les effets nocifs de ces retombées radioactives; 6° dans le cas contraire, pourquoi n'ont-ils pas été prévus dans le présent budget.

12461. — 6 novembre 1961. — M. Hénault expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques : 1° qu'à la suite d'une succession, l'administration interdit aux héritiers d'utiliser l'alambic du défunt ; 2° qu'il résulte des instructions de l'administration des contributions indirectes que tout bouilleur peut demander à emprunter gratuitement un alambic ; 3° qu'en conséquence, il semble que le propriétaire de l'alambic (qui en l'espèce est, soit l'indivision successorale, s'il n'y a pas encore eu partage, soit l'héritier attributaire, si le partage est déjà fait) peut prêter à titre gratuit cet alambic à un tiers lorsque celui-ci a obtenu l'autorisation nécessaire ; 4° qu'il serait inconcevable que le propriétaire ne puisse utiliser lui-même l'alambic qu'il a le droit de prêter gratuitement à un tiers. Il lui demande si une succession propriétaire d'un alambic ou l'héritier attributaire de l'alambic du défunt, après le partage, peut : 1° prêter ledit alambic à titre gratuit ; 2° l'utiliser pour son usage personnel.

12462. — 6 novembre 1961. — M. Laurell expose à M. le ministre d'Etat chargé du Sahara, des départements d'outre-mer et des territoires d'outre-mer qu'un certain nombre de fonctionnaires natis de Saint-Pierre-et-Miquelon sont en service dans la métropole et qu'en l'état actuel de la réglementation, les intéressés ne peuvent bénéficier d'un congé à passer dans leur île d'origine où résident souvent encore leurs parents. Il lui demande s'il est dans les intentions du Gouvernement de modifier les textes régissant la matière en vue d'accorder aux intéressés les mêmes avantages qu'aux militaires servant ailleurs que dans leur pays d'origine.

12463. — 6 novembre 1961. — M. Christian Bonnet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que les inspecteurs du Trésor (anciens sous-chefs de service) qui étaient nommément désignés dans la liste des bénéficiaires présumés du décret du 22 juin 1946 se trouvent exclus, en fait, des avantages emportés par ce texte dont l'application abusive a eu pour conséquence un grave déclassement de leur catégorie. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour remédier à une situation qu'aggrave le préjudice subi par les intéressés en ce qui concerne l'harmonisation et leur intégration dans le cadre A du Trésor institué par le décret du 30 août 1957.

12464. — 6 novembre 1961. — M. Raymond-Clergue appelle l'attention de M. le ministre de l'Intérieur sur la situation devant laquelle se trouvent placés, en application du décret du 22 avril 1960 instituant le grade d'attaché principal, les attachés de préfecture, de classe exceptionnelle et de première classe, nommés chefs de bureaux, en application du statut précédant celui qui est actuellement en vigueur. Il lui expose que le décret du 22 avril 1960 prévoit que les attachés de préfecture de deuxième classe au moins pourront être nommés attachés principaux après avoir subi un « examen de sélection professionnelle » ; que, cependant, aucune mesure n'est prévue pour permettre de conserver leur rang de chefs de service, aux agents ayant déjà fait légalement la preuve de leur capacité à diriger un bureau, c'est-à-dire aux chefs de bureau nommés par arrêté ministériel après inscription sur une liste nationale d'aptitude et ensuite intégrés dans le cadre des attachés et promus à la première classe et à la classe exceptionnelle ; que, d'après les informations qui lui sont parvenues, le comité technique paritaire qui s'est réuni le 26 septembre 1961 aurait été saisi d'un projet d'arrêté, aux termes duquel les épreuves de sélection professionnelle prévues par le décret du 22 avril 1960 sont maintenues, et aucune disposition transitoire n'apparaît en faveur des chefs de bureau également nommés et assurés, depuis douze ans et plus, la direction des bureaux de préfectures. Il lui fait observer que ces chefs de service risquent de se trouver ainsi en compétition pour l'accès au grade d'attaché principal avec les agents placés sous leurs ordres depuis de nombreuses années et dont ils ont, dans la plupart des cas, contribué à faire la formation ; que, de plus, la grande majorité de ces chefs de service ne pourra se présenter à l'examen que sous certaines conditions restrictives prévues par l'article 32 du décret du 22 avril 1960 susvisé. Il appelle son attention sur le fait que certains corps de fonctionnaires de son ministère ont déjà bénéficié de mesures transitoires destinées à pallier des situations analogues : c'est ainsi que le décret n° 57-1072 du 28 septembre 1957 relatif au statut particulier du corps des commissaires de police de la sûreté nationale, prévoit sous le titre « Dispositions transitoires » que les « commissaires de police issus de recrutements antérieurs à la publication du présent décret n'auront pas à subir les épreuves de l'examen professionnel pour l'accès au grade de commissaire principal ». Il lui demande s'il envisage la possibilité d'insérer dans le décret du 22 avril 1960 des dispositions transitoires prévoyant que les fonctionnaires de préfectures nommés chefs de bureau par arrêtés ministériels, dont l'inscription a été prononcée dans le cadre des attachés de préfecture n'auront pas à subir les épreuves de l'examen de sélection professionnelle pour l'accès au grade d'attaché principal.

12465. — 6 novembre 1961. — M. Maurice Schumann demande à M. le ministre de la construction si la circulaire n° 60.55 du 26 septembre 1960 supprime la possibilité d'inclure, dans les marchés ou cahiers des charges particuliers, la clause d'actualisation des prix à la date de l'ordre de service enjoignant de commencer les travaux, ou si cette clause peut être toujours incluse, et à quelle condition.

12466. — 6 novembre 1961. — M. Bourguind expose à M. le ministre de l'Intérieur que plusieurs textes sont déjà intervenus prévoyant l'attribution d'indemnités de réparation des dommages causés en métropole du fait des événements qui se déroulent en Algérie. Ce sont : 1° l'ordonnance n° 59-66 du 7 janvier 1959 relative à la réparation des dommages subis en métropole par les personnels de police ; 2° la loi n° 59-900 du 31 juillet 1959 relative à la réparation des dommages physiques subis en métropole par les personnels militaires des forces armées françaises ; 3° la loi n° 59-901 du 31 juillet 1959 relative à la réparation des dommages physiques subis en métropole par les personnes de nationalité française. Ces textes ne concernant que la réparation des dommages physiques subis par les personnes, il lui demande quelles dispositions il compte prendre en vue de pourvoir en métropole à l'indemnisation des dommages matériels causés du fait desdits événements.

12467. — 6 novembre 1961. — M. Hostache expose à M. le ministre des armées qu'aux termes de l'article 18 du décret n° 61-118 du 31 janvier 1961, les élèves des classes préparatoires aux écoles énumérées dans une liste annexe, peuvent solliciter un sursis d'incorporation ou son renouvellement pour préparer le concours pendant deux années scolaires consécutives. Cependant l'article 14 précise que ceux des jeunes qui envisagent de poursuivre leurs études dans une école de ladite liste ne peuvent bénéficier des dispositions prévues par l'article 18 et doivent pour obtenir le renouvellement de leur sursis être admis à l'école elle-même au plus tard dans l'année civile où ils ont vingt ans. Il y a donc contradiction entre ces articles. Un jeune homme en effet qui n'a pas vingt ans n'est pas incorporable ; il n'a pas de sursis à solliciter ; il relève des dispositions de l'article 19. L'article 18 se présente comme inapplicable, à moins que, rédigé après l'article 14, il n'en veuille modifier l'esprit. Réciproquement la dernière phrase de l'article 14 se comprend mal, car il est sans objet de prévoir le renouvellement d'un sursis pour poursuivre des études préparatoires qui devraient avoir été couronnées de succès par l'admission à une école dans l'année même du premier sursis ou à une période pendant laquelle celui-ci n'était pas nécessaire. Il lui demande de le mettre en mesure de renseigner les intéressés sur le sens de cette contradiction sans doute apparente, ou s'il compte faire éventuellement modifier ces textes.

12468. — 6 novembre 1961. — M. Toutain, expose à M. le ministre de la santé publique et de la population qu'un médecin du travail d'une grande usine de la région parisienne s'est vu répondre par le médecin du secteur de la sécurité sociale : « vous avez bien voulu nous demander des renseignements concernant M. X... en vue de son embauche dans votre société... Le respect du secret professionnel ne me permet pas de vous adresser ces renseignements en tant que médecin du travail d'une entreprise ». Or, il est de la plus haute importance, dans certaines industries, de connaître les antécédents pathologiques des futurs embauchés, pour ne pas risquer de les employer à un poste qui serait susceptible d'avoir pour eux des conséquences tragiques. Par ailleurs, il existe ici une discrimination abusive entre médecin du travail et médecin traitant, celui-ci susceptible d'être renseigné, celui-là ne pouvant l'être. Il lui demande : 1° en vertu de quel texte un médecin de la sécurité sociale est en droit de refuser des renseignements demandés par le médecin d'une usine ou de tout autre établissement, en vue d'une embauche éventuelle ; 2° s'il n'estime pas utile de faire déterminer par un texte légal ou réglementaire, le sens précis qu'il convient de donner au terme « secret professionnel », dont l'emploi a déjà été et peut être encore mal compris. Il doit être en effet catégorique s'il risque de sortir du milieu médical, alors qu'il ne devrait pas en être question au sein — et uniquement au sein — de ce milieu, étant bien entendu que par milieu médical on entend « service médical » d'usine, par exemple, ne doit pas être compris.

12469. — 6 novembre 1961. — M. Moulin expose à M. le secrétaire d'Etat au commerce Intérieur les faits suivants qui ont été publiés par la presse régionale : un agriculteur du département de la Somme ayant vendu ses pommes de terre 10,50 anciens francs le kilogramme, a été avisé que celles-ci avaient été revendues par une détaillante parisienne à raison de 36 anciens francs le kilogramme. Il lui demande : 1° s'il compte faire procéder, par le service des enquêtes économiques, à une étude rapide et précise de ce cas particulier, tendant à établir : a) la nature et le montant des divers éléments constituant la différence entre le prix perçu par le producteur et le prix payé par le consommateur ; b) la justification éventuelle de cette différence ; c) dans le cas où cette différence ne serait pas justifiée, les mesures susceptibles de faire bénéficier le producteur et le consommateur de la réduction de celle-ci ; 2° s'il compte assurer la plus large diffusion aux résultats de cette étude, en vue d'apporter tous apaisements aux producteurs et consommateurs, et de soustraire les commerçants honnêtes à une suspicion imméritée ; 3° s'il compte faire effectuer des études similaires pour le plus grand nombre possible de produits alimentaires, en publier les résultats chiffrés et en tirer les conclusions pratiques.

12470. — 6 novembre 1961. — M. Charret expose à M. le Premier ministre que M. le ministre de l'Information du Sénégal, dans une déclaration diffusée le 20 octobre, a déclaré que la France ne pouvait pas faire actuellement à elle seule face aux besoins du son pays dans le domaine militaire et qu'il avait été amené à faire

appel à d'autres puissances. Il a ajouté qu'ainsi les Etats-Unis lui livrent actuellement du matériel du génie. Il lui demande : 1° pour quelles raisons la France ne s'est pas réservée la fourniture de ce matériel, qui intéresse notamment de nombreux industriels de la région lyonnaise ; 2° quels sont les matériels militaires que la France s'est engagée à fournir au Sénégal.

12471. — 6 novembre 1961. — **M. Gabelle** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il peut lui donner l'assurance que sera prochainement publié le décret prévu à l'article 9 de la loi n° 61-691 du 3 juillet 1961, instituant une redevance d'équipement.

12472. — 6 novembre 1961. — **M. Blin** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : 1° si les vacations servies à un fonctionnaire retraité agréé par le ministère du travail comme enquêteur assourément en matière d'enquêtes sur les accidents du travail — lesquelles vacations ne sont pas passibles de retenues au titre des cotisations de sécurité sociale — et qui sont payées à l'intéressé pour chaque dossier instruit par lui, sont soumises aux règles de cumul d'une pension et d'un traitement d'activité définies par le décret du 25 octobre 1936 modifié par la loi du 31 décembre 1953 et par le décret du 11 juillet 1955 ; 2° dans l'affirmative, si pour l'application de ces règles, il est tenu compte de la totalité des sommes perçues par l'intéressé ou si celles-ci sont susceptibles de déductions et lesquelles.

12473. — 6 novembre 1961. — **M. Abdesselam** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes** que, selon certaines informations, les S. A. S. de Félix-Faure, Rovigo et Surcouf, dans le département d'Alger, seraient supprimées à la date du 1<sup>er</sup> novembre 1961. Il lui demande : 1° dans l'affirmative, quelles raisons ont motivé une décision aussi grave de conséquences ; 2° quelles mesures il entend prendre pour combler le vide causé par la suppression de ces S. A. S.

12474. — 6 novembre 1961. — **M. Blin** expose à **M. le ministre de la justice** qu'une certaine émotion règne parmi les magistrats à la suite de la publication au *Journal officiel* du 4 octobre 1961 du décret n° 61-1093 du 29 septembre 1961 relatif aux catégories de fonctionnaires susceptibles d'être nommés directement dans la magistrature. Il lui fait observer que ce décret aggrave singulièrement les dispositions des articles 22 et 30 de l'ordonnance n° 50-1270 du 22 décembre 1958 portant loi organique relative au statut de la magistrature qui avaient déjà très largement ouvert le recrutement latéral. Il lui demande de lui donner un certain nombre de précisions sur l'usage qu'il entend faire de ce décret en lui faisant connaître notamment : 1° si les dispositions de l'article 2 dudit décret stipulant que les emplois ouverts au titre de l'article 29 de l'ordonnance susvisée du 22 décembre 1958 sont, à raison d'une vacance sur deux, réservés aux candidats appartenant aux catégories de fonctionnaires visés à l'article 1<sup>er</sup> du décret, signifient que chaque vingtième poste déclaré vacant sera nécessairement pourvu à l'avenir — dans la mesure où des fonctionnaires poseront leur candidature — par un fonctionnaire bénéficiaire des dispositions du décret du 29 septembre 1961 ; 2° dans l'affirmative, s'il ne pense pas qu'une telle mesure aboutisse à enlever toute raison d'être au centre national d'études judiciaires dont la création avait été jugée nécessaire il y a trois ans pour la formation des magistrats, et s'il n'estime pas que le maintien du centre national doit être remis en cause, le nombre des candidats au concours d'entrée de la magistrature étant tombé de 255 en 1959 à 129 en 1961, nombre insuffisant pour assurer les vacances qui se produisent au cours d'une année judiciaire ; 3° s'il ne pense pas également que de telles dispositions dont il ne semble pas qu'il y ait d'exemple dans les autres administrations auront pour effet d'aggraver encore la crise du recrutement dont le seul palliatif — après l'accès des femmes dans la magistrature — semble résider dans la revalorisation des fonctions des magistrats dans un déroulement normal de leur carrière ; 4° s'il ne craint pas que ces nominations directes, par la voie latérale, de fonctionnaires ayant plus de 8 années d'ancienneté dans leur service d'origine à des postes du second grade 2<sup>e</sup> groupe (vice-président, président et procureur de tribunal), postes que les auditeurs de justice ne peuvent avoir l'espoir d'occuper avant quinze ou vingt ans de fonctions, risquent de décourager les meilleurs ; 5° quels sont les organismes auxquels les magistrats d'origine — notamment les 2 ou 300 magistrats figurant au tableau d'avancement et sur la liste d'aptitude, dont certains attendent depuis plusieurs années une nomination — peuvent avoir recours en dehors de la commission d'avancement ; 6° quelle est l'autorité — en dehors des supérieurs hiérarchiques des intéressés qui ne sont pas magistrats — qui sera qualifiée pour émettre un avis autorisé sur les capacités, compétences et aptitudes des candidats fonctionnaires, à remplir leurs futures fonctions judiciaires ; et s'il ne conviendrait pas, pour pallier cet inconvénient et sous peine de voir la magistrature devenir rapidement une voie de garage, d'instaurer une période de probation à l'issue de laquelle on recueillerait l'avis des supérieurs hiérarchiques judiciaires avant de conférer à ces fonctionnaires les garanties (inamovibilité) attachées à la qualité de magistrat.

12475. — 6 novembre 1961. — **M. Pierre Villon** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, selon l'association générale des retraités français du Maroc, environ 70 agents Français retraités (dont l'âge moyen est de 72 ans) de

sociétés concessionnaires, d'offices ou d'établissements publics du Maroc, ne bénéficient pas encore des garanties de pensions et de retraites expressément prévues par l'article II de la loi n° 56-782 du 4 août 1956. Il lui demande à quelle date interviendra le décret réparant cette regrettable omission.

12476. — 6 novembre 1961. — **M. Roulland** expose à **M. le ministre de la justice** qu'un procès récent devant les assises a opposé la caisse des marchés de l'Etat et une société. Il est apparu au cours de ce procès que 150 millions ont été versés par l'Etat pour des travaux qui n'ont pas été ou qui n'ont été que partiellement exécutés. Or, cette affaire est déjà vieille de onze ans, puisque c'est le 19 mars 1949 que le ministère de la défense nationale déposait sa plainte entre les mains du procureur de la République. Il lui demande comment cette affaire a pu ainsi pourrir pendant onze ans avant d'arriver aux assises de la Seine.

12477. — 6 novembre 1961. — **M. Roulland** expose à **M. le ministre des armées** qu'un procès récent devant les assises a opposé la caisse des marchés de l'Etat et une société. Il est apparu au cours de ce procès que 150 millions ont été versés par l'Etat pour des travaux qui n'ont pas été ou qui n'ont été que partiellement exécutés. Il est apparu également qu'un fonctionnaire aujourd'hui révoqué s'était permis de délivrer des attestations de complaisance. Il lui demande si, pour éviter le retour de difficultés semblables, il n'y a pas lieu de procéder à des réformes dans l'organisation de la caisse des marchés de l'Etat, les mêmes escroqueries qui ont eu lieu hier pouvant fort bien se reproduire demain.

12478. — 6 novembre 1961. — **M. Baylot** signale à **M. le ministre de la construction** que le décret paru au *Journal officiel* du 20 octobre augmentant de 360 à 1.000 nouveaux francs l'amende infligée aux propriétaires qui n'ont pas ravale leurs immeubles, est injuste. L'affluence du travail a été telle que les entrepreneurs de ravalements les plus importants de Paris sont submergés. Il s'ensuit d'ailleurs, sur l'année dernière, une augmentation très sensible de prix qui pénalise déjà les propriétaires classés en fin de programme, même s'ils ont demandé dans les délais, l'exécution du travail. Pour aller vite, le texte ne précisant pas la nature du ravalement, on en vient à appliquer du badigeon sur des pierres de taille, au lieu de nettoyer ces pierres à fond. Tout ceci démontre un désordre qui perturbe le marché, et qui impose des charges aux propriétaires, des lors, injustement sanctionnés. Il lui demande s'il n'a pas l'intention d'accorder des exonérations pour ceux des propriétaires, au moins, qui se sont fait inscrire chez un entrepreneur dans les délais.

12479. — 6 novembre 1961. — **M. Francis Leenhardt** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, qu'un décret du 21 mai 1953 a fixé les modalités d'attribution des indemnités susceptibles d'être allouées aux fonctionnaires obligés de se déplacer pour l'accomplissement de leur mission ; qu'un arrêté du 21 mars 1958 a modifié certains détails de l'arrêté du 10 septembre 1957, mais que, depuis cette date, le montant des indemnités kilométriques n'a jamais été modifié, bien que les prix de l'essence et des différents services annexes à l'utilisation des automobiles aient considérablement augmentés. Il lui demande s'il envisage de modifier le taux des indemnités kilométriques fixé par l'arrêté du 10 septembre 1957, afin de tenir compte de l'évolution des prix depuis cette époque.

12480. — 6 novembre 1961. — **M. Berard** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'aux termes de l'article 16 du décret n° 59-286 du 4 février 1959 modifié par le décret n° 61-867 du 5 août 1961, relatif au statut de la coopération agricole « tout membre qui cesse de faire partie de la société à un titre quelconque reste tenu, pendant cinq ans, et pour sa part, telle qu'elle est déterminée par l'article 45, envers ses coassociés et envers les tiers de toutes les dettes sociales existantes au moment de sa sortie et cela sans préjudice, le cas échéant, des engagements solidaires auprès de l'Etat... » L'article 45 du même décret dispose : « Si la liquidation fait apparaître des pertes excédant le montant du capital social lui-même, ces pertes seront, tant à l'égard des créances qu'à l'égard des sociétés eux-mêmes, divisées entre les associés proportionnellement au nombre de parts du capital appartenant à chacun d'eux ou qu'ils auraient dû souscrire ». Il lui demande comment doivent s'interpréter ces dispositions au cas de retraite d'un coopérateur en cours de société, dans le cas où la coopérative a constitué des réserves facultatives et bénéficié de subvention consolidées.

12481. — 6 novembre 1961. — **M. Thomazo** expose à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** qu'un officier Jégagé des cadres en 1948 avec le bénéfice d'une solde de réforme a accompli en Algérie depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1954 des services qui ont eu pour effet de porter à plus de quinze ans la durée totale de ses services actifs. Il lui demande si cet officier ne peut prétendre à la transformation de sa solde de réforme en pension proportionnelle.

12482. — 6 novembre 1961. — **M. Royer** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que de nombreux petits commerçants dont l'administration envisage d'augmenter le forfait en matière de B. I. C., se trouvent désarmés devant la commission des impôts directs, étant donné qu'il n'existe pas de normes et

de bases définitives pour la taxation des forfaits. Que les représentants de l'administration se fondent sur des présomptions et des indices auxquels les petits commerçants mis en cause ne peuvent opposer des données indiscutables résultant d'une comptabilité trop complexe et dépassant leurs possibilités et leurs moyens d'action ; qu'il serait fort utile, pour éviter des erreurs de taxation fiscale, d'avoir des éléments permettant de transformer une discussion de fait en un problème de droit. Il lui demande si l'administration ne pourrait pas étudier un ensemble de barèmes établis en fonction des chiffres d'affaires prouvés, en une parfaite connaissance des frais qui incombent à la profession considérée dans le circuit commercial.

**12493.** — 6 novembre 1961. — **M. Hénault**, se référant à la réponse donnée le 26 août 1961 à la question n° 10686, demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** : 1° quelle quantité de lait a été utilisée pour l'application du décret n° 54-981 tendant à distribuer du lait dans les écoles pendant la première année scolaire complète ; 2° quelle était la quantité après la diminution de la subvention, consécutivement au décret n° 57-1288, toujours pour une année scolaire complète ; 3° pour pallier les inconvénients soulignés, la circulaire du 12 décembre 1960 apporte-t-elle une amélioration à l'état actuel, et dans quelle mesure ; 4° s'agissant de crédits prélevés au titre de la loi du 28 septembre 1957, peut-on expliquer le retard apporté par le ministère des finances pour donner son accord ; 5° ne pourrait-on envisager, comme cela se fait dans plusieurs pays étrangers, afin de simplifier les distributions, de donner le lait dans un conditionnement perdu.

**12484.** — 6 novembre 1961. — **M. Crucis** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la revue du ministère des finances « Statistiques et Etudes financières » a publié, dans son numéro 127 de juillet 1959, pages 811 et suivantes, une très intéressante étude intitulée « Les dépenses de l'Etat par département en 1957 ». Il lui demande si, depuis cette date, une étude similaire a été faite et publiée portant sur un exercice budgétaire postérieur à l'année 1957 et, dans la négative et compte tenu de l'intérêt que présente une telle étude, s'il n'estimerait pas opportun de la faire publier tous les ans, ce qui ne manquerait pas de rendre service, non seulement au Parlement, mais également au Gouvernement pour l'orientation de sa politique d'investissements.

**12485.** — 6 novembre 1961. — **M. Crucis** demande à **M. le Premier ministre** quelles suites ont été données à sa directive en date du 22 juin 1960, demandant à chacun des membres du Gouvernement d'établir une liste des services d'administration centrale relevant de leur autorité et qui pourraient être transférés en province, et de lui faire connaître les réponses qu'il a reçues ainsi que les décisions qu'il a cru devoir prendre en la matière.

**12486.** — 6 novembre 1961. — **M. Pascal Arrighi** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** : 1° s'il est exact qu'une circulaire interdise aux membres de l'enseignement primaire expulsés d'Algérie ou internés, de postuler régulièrement aux mouvements du personnel de leur académie ; 2° dans l'affirmative, s'il lui paraît normal de priver de leurs droits réglementaires des fonctionnaires qu'aucun jugement n'a encore condamnés et qui, en cas de relaxe ou d'acquiescement, subissent des retards de carrière ; 3° la raison pour laquelle, et en vertu de quels textes, un instituteur, prévenu politique, se voit entièrement privé de son traitement, à l'exception des allocations familiales.

**12487.** — 6 novembre 1961. — **M. René Pieven** demande à **M. le ministre de la justice** les mesures qu'il a cru devoir prendre après un procès récent pour assurer une coordination efficace entre les services de la protection de l'enfance et les tribunaux. La mort d'une enfant de quatre ans vient de démontrer tragiquement qu'une surveillance rigoureuse s'impose dans les familles où l'un des parents a été déchu de la puissance paternelle.

**12488.** — 6 novembre 1961. — **M. René Pieven** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** les mesures qu'il a cru devoir prendre après un procès récent pour assurer une coordination efficace entre les services de la protection de l'enfance et les tribunaux. La mort d'une enfant de quatre ans vient de démontrer tragiquement qu'une surveillance rigoureuse s'impose dans les familles où l'un des parents a été déchu de la puissance paternelle.

**12489.** — 6 novembre 1961. — **M. Ernest Denis** expose à **M. le ministre du travail** les difficultés qu'éprouvent les veuves d'assurés sociaux âgés de plus de cinquante ans pour trouver un emploi leur permettant de subvenir aux besoins du foyer. Il lui demande s'il n'envisage pas d'autoriser la reversion de la retraite du conjoint à l'âge de cinquante-cinq ans et non à soixante-cinq ans compte tenu des motifs présentés.

**12490.** — 6 novembre 1961. — **M. Ernest Denis** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de lui préciser le nombre de chevaux importés destinés à l'abattage, et leurs pays d'origine, pour les années 1958, 1959, 1960 et le premier semestre 1961.

**12491.** — 6 novembre 1961. — **M. Ernest Denis** demande à **M. le ministre de la justice** de lui préciser si : a) dans le cas où un maire, un commissaire de police ou un procureur estime qu'un débit de boissons a été ouvert ou transféré dans des conditions non réglementaires, il peut, de sa propre autorité, sans attendre un arrêté de fermeture ou un jugement, donner l'ordre formel de fermer le débit ; b) dans le cas où cet ordre serait jugé injustifié par un tribunal, notamment pour interprétation erronée de la réglementation, le débitant qui se serait conformé à l'ordre reçu serait en droit de demander des dommages-intérêts et, dans l'affirmative, par quelle procédure ; c) le maire, le commissaire ou le procureur doit, sous toutes réserves, se borner à notifier au débitant que l'opération semble contraire à tel ou tel texte précisé, puis à poursuivre le débitant devant le tribunal répressif compétent, seul qualifié pour ordonner définitivement la fermeture, sous réserve des voies et recours ordinaires.

**12492.** — 6 novembre 1961. — **M. Ernest Denis** expose à **M. le ministre du travail** que de nombreuses associations de retraités souhaitent que l'ensemble des retraités les plus déshérités bénéficient dans les délais les plus brefs de retraite leur permettant de vivre décemment. Des chiffres sont avancés entraînant 300 NF par mois pour un célibataire, veuf ou divorcé et 600 NF pour un vieux ménage. Connaissant l'intérêt qu'il porte à cette catégorie de citoyens et les difficultés financières qu'il rencontre pour leur donner satisfaction, il lui demande de lui préciser (afin de pouvoir élucider ce qu'il en coûterait pour atteindre les chiffres donnés à titre d'exemple) par catégorie d'origine à savoir, retraités du commerce et de l'artisanat, des secteurs privé et public, des professions libérales, le nombre de retraités classés d'après le montant des retraites et pensions perçues, y compris les sommes en provenance du F. N. S.

**12493.** — 6 novembre 1961. — **M. René Pieven** signale à **M. le ministre du travail** que les banques dont le siège social est situé en France refusent à leur personnel d'Algérie le bénéfice des lois des 1<sup>er</sup> décembre 1956 et 2 août 1961 sur la coordination des régimes de retraites complémentaires professionnelles, et lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que ces textes soient applicables au personnel travaillant en Algérie pour le compte d'entreprises françaises, qu'elles aient leur siège en France ou en Algérie.

**12494.** — 6 novembre 1961. — **M. René Pieven** demande à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes** si les lois du 1<sup>er</sup> décembre 1956 (*Journal officiel* du 2 décembre 1956) et du 2 août 1961 (*Journal officiel* du 3 août 1961) sur les retraites complémentaires servies par les organismes professionnels, s'appliquent, de plein droit, en Algérie et, dans la négative, quelles dispositions il compte prendre pour les rendre applicables aux Français d'Algérie.

**12495.** — 6 novembre 1961. — **M. René Pieven** demande à **M. le ministre du travail** : 1° si les artisans mécaniciens agricoles, cotisant déjà aux allocations familiales agricoles, doivent également cotiser au régime général pour les commissions qu'ils perçoivent sur les commandes de matériel agricole ; 2° dans l'affirmative, si les poursuites judiciaires intentées pour le recouvrement des cotisations sur les cinq années écoulées ne lui paraissent pas susceptibles d'accroître le malaise du monde rural.

**12496.** — 6 novembre 1961. — **M. Kasperelt** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que, dans le cas où un médecin procède à une radioscopie au cours d'une consultation, cette radioscopie est considérée comme un simple complément de l'examen clinique (comme il en est pour l'usage d'un appareil à tension ou d'un stéthoscope), et que les deux autres ne peuvent pas se cumuler. Or, il apparaît, d'une part, que l'examen radioscopique est rendu nécessaire dans le cas de certaines maladies chroniques, par exemple, exigeant une surveillance totale et périodique des malades. D'autre part, cet examen demande l'emploi d'un appareil onéreux, et il est normal que son utilisateur puisse l'amortir en comptant cette opération en sus de la consultation, ce qui entraîne, bien sûr, son remboursement au malade. Il semble bien, d'ailleurs, que ce dernier point ne soit pas contesté puisque cet acte est remboursé au tarif de 6,20 nouveaux francs lorsqu'il est distinct de la consultation. Ce qui revient à dire que le patient doit aller une fois chez son médecin pour un examen général, puis y retourner même quelques minutes plus tard pour que la radioscopie éventuelle soit effectuée. Il lui demande : 1° depuis quelle date et à la suite de quel texte ces radios ne sont plus remboursées ; 2° pour quelles raisons cette décision a été prise ; 3° s'il compte supprimer, dans la tarification des remboursements effectués par les caisses de sécurité sociale, le non-cumul des radioscopies et des consultations.

12497. — 6 novembre 1961. — **M. de Préaumont** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : 1° si les pensions alimentaires servies à la suite d'une décision de divorce constituent un revenu imposable ; 2° si, dans l'affirmative, cette pension doit être assimilée à un traitement de salarié ou de toute autre nature.

12498. — 6 novembre 1961. — **M. Carter** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** : 1° s'il peut lui faire connaître, par départements ministériels, le nombre des agents titulaires et celui des agents non titulaires ; 2° si l'article 2 de la loi n° 50-400 du 3 avril 1950 stipulant qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1950 il ne pourra être fait appel dans les administrations, offices, services et établissements permanents de l'Etat à des agents non titulaires que dans des cas strictement exceptionnels est toujours en vigueur et, dans l'affirmative, les raisons pour lesquelles les dispositions de l'article en cause ont été méconnées ; 3° quelles sont les intentions du Gouvernement à l'égard des agents non titulaires actuellement en fonctions et exerçant des tâches reconnues indispensables et permanentes de façon à rendre à l'administration une structure logique et équitable.

12499. — 6 novembre 1961. — **M. Carter** expose à **M. le ministre de la construction** que la circulaire n° 61.28 du 16 mai 1961, relative à l'instruction des plans d'urbanisme prévoit que, si des oppositions se sont manifestées au cours de la conférence entre services, « le préfet s'efforce, dans la mesure du possible, d'aboutir à la levée de ces oppositions ». Il lui demande quelle interprétation exacte il conviendrait de faire, dans l'esprit de ladite circulaire, du rôle ainsi dévolu au préfet, si les oppositions émanaient de membres conférés placés sous l'autorité directe de ce haut fonctionnaire, ce qui semble être, par exemple, le cas des directeurs départementaux de la protection civile ou des inspecteurs départementaux des services d'incendie dont la mission interdit précisément de transiger sur certaines règles fondamentales de sécurité.

12500. — 6 novembre 1961. — **M. Bérard** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les coopératives agricoles rencontrent des difficultés pour obtenir le quorum dans les assemblées générales ; que cet état de choses est préjudiciable aux coopératives intéressées parce qu'il a pour conséquence de différer des décisions qui peuvent présenter un caractère d'urgence et parce qu'il entraîne une dépense supplémentaire en raison de la nécessité de convoquer une assemblée pour le même objet ; que certaines coopératives agricoles s'efforcent de remédier à cette situation en imposant aux coopérateurs absents et non représentés une pénalité fixée par décision de l'Assemblée générale, généralement égale au double du montant du timbre fiscal apposé sur les pouvoirs des sociétaires qui ont désigné un mandataire. Il lui demande si ce procédé lui paraît régulier et, le cas échéant, de préciser les textes l'interdisant.

12501. — 6 novembre 1961. — **M. Nader** expose à **M. le ministre du travail** qu'une orpheline, infirme incurable, ne pouvant travailler et dont l'Etat nécessite des soins constants, se voit refuser la révision des avantages de la sécurité sociale, son défunt père ayant été fonctionnaire de l'Etat (receveur principal des contributions indirectes à Quimper), alors que ces avantages seraient accordés aux orphelins des fonctionnaires des collectivités locales se trouvant dans la même situation. Il lui demande : 1° sur quels textes repose cette décision ; 2° dans le cas où ces textes existent, quelles mesures il compte prendre pour les modifier.

12502. — 6 novembre 1961. — **M. Pasquini** expose à **M. le ministre de la construction** que le décret du 1<sup>er</sup> octobre 1960 a prévu l'envoi d'un décompte de divers coefficients d'entretien susceptibles de provoquer une majoration du nombre de mètres carrés total de la surface corrigée. Il lui demande, le décret ne fournissant pas ces précisions : 1° si le locataire peut envoyer à son propriétaire ce décompte, faute de l'avoir reçu de son propriétaire ; 2° à partir de quel délai, après l'envoi dudit décompte, commencent à être applicables les augmentations de loyer ou, le cas échéant, une diminution du prix du loyer si les coefficients d'entretien provoquent une diminution de la surface corrigée ; 3° si la surface corrigée, ainsi obtenue, aboutirait à un prix de loyer déjà dépassé, et, dans ce cas, si le locataire se trouve en droit de réclamer le remboursement de la différence.

12503. — 6 novembre 1961. — **M. Kasperet** expose à **M. le ministre du travail** qu'aux termes de sa réponse n° 10943 insérée au *Journal officiel* du 5 août 1961, une sous-commission a été chargée par la commission paritaire visée à l'article 15 de la convention collective du 14 mars 1947 d'étudier les problèmes posés par l'application du régime de retraites des V. R. P., institué par l'avenant du 13 octobre 1952 à ladite convention. Une réponse identique à une question écrite a été faite en juillet 1960 et la sous-commission en question, qui se serait réunie en avril 1961, n'a pas encore, à cette époque, examiné cette question. Il lui demande si un délai a été imparti à la sous-commission pour soumettre les résultats de ses travaux et à quelle date une décision sera prise.

12504. — 6 novembre 1961. — **M. Caillemer** demande à **M. le Premier ministre** : 1° s'il est exact que les chefs F. L. N. détenus au château de Turquant aient pu, à plusieurs reprises, téléphoner à leurs complices de Tunis et du Caire ; 2° dans l'affirmative, quels ont été, depuis le début, le nombre et les dates de ces communications ; 3° comment, et par qui, le prix en a été couvert.

12505. — 6 novembre 1961. — **M. Jean Aibert-Sorel** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les commissions départementales des impôts directs dont la composition a été modifiée par la loi du 29 décembre 1959 portant réforme fiscale comprennent un certain nombre de membres énumérés limitativement par les dispositions législatives en vigueur. Parmi ces membres, figure, à titre consultatif lorsque les questions inscrites à l'ordre du jour sont relatives aux bénéfices de l'exploitation agricole, le directeur des services agricoles qui a voix consultative. Le souci du législateur étant d'accorder aux contribuables du monde agricole toutes les garanties de compétence, il n'est pas prévu par la loi que le directeur des services agricoles puisse se faire représenter à cette commission. Il lui demande : 1° s'il a pris toutes les dispositions nécessaires pour que les directeurs des services agricoles en participant personnellement selon le vœu du législateur à ces commissions fiscales, puissent en éclairer les délibérations de leurs avis autorisés ; 2° comment il peut expliquer que dans certains départements les dispositions du code général des impôts ne soient pas respectées sur ce point.

12506. — 6 novembre 1961. — **M. Lepidi** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** les arrêtés ministériels du 6 octobre et du 31 octobre 1961 portant la liste des titres admis en dispense du baccalauréat de l'enseignement du second degré en vue de la licence. Parmi ces titres figurent les brevets de technicien à savoir, pour l'entrée en faculté de droit : le brevet de technicien du secrétariat, le brevet de technicien du tourisme, le brevet de technicien traducteur commercial et le brevet de technicien de la comptabilité exclusivement. Il lui demande pour quelle raison le brevet de technicien de la représentation dont l'examen comporte des épreuves de droit commercial, droit du travail, droit fiscal et droit social, n'a pas été inclus dans cette liste de titres admis en dispense du baccalauréat pour l'entrée en faculté de droit et des sciences économiques ; et s'il n'est pas possible d'ajouter le brevet de technicien de la représentation à la liste des titres figurant dans les arrêtés ci-dessus et dans l'affirmative, si des mesures peuvent être prises pour permettre aux titulaires de ce brevet de se faire inscrire dans une faculté de droit pour l'année scolaire 1961-1962.

12507. — 6 novembre 1961. — **M. Vinciguerra** expose à **M. le ministre des anciens combattants** que, parmi les citoyens arrêtés en Algérie, dans des conditions d'arbitraire, voire de hasard que personne ne songe plus à nier, et assignés à résidence dans des camps, figurent bon nombre de ressortissants de son département. Il lui demande s'il ne songe pas, dans le cadre de ses attributions, à intervenir pour la libération immédiate des pensionnés de guerre.

12508. — 6 novembre 1961. — **M. Baylot** signale à **M. le ministre de l'intérieur** que le préfet de la Seine a interdit le recrutement de contractuels ayant dépassé soixante-cinq ans. Cette mesure aurait pour origine le ministère des finances. Il lui rappelle que, la rareté de la main-d'œuvre étant certaine, l'embauchage d'éléments valides mais plus âgés, résolvait, en partie, le problème des vieux travailleurs qui ne reçoivent qu'une assistance dérisoire. Il lui demande s'il compte faire en sorte que cette affaire soit revue dans un sens à la fois plus pratique et plus humain, compte tenu de la détresse des personnes sans travail et sans assistance suffisante.

12509. — 6 novembre 1961. — **M. Ernest Denis** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes** qu'un hebdomadaire a mentionné l'existence à la base aérienne de Reghaïa d'un camp d'entraînement spécial pour une police féminine de quelque 40 unités. Il lui demande de préciser : a) quelles furent les critères retenus pour leur sélection ; b) la nature des missions qui incomberont à ces unités. Selon les mêmes sources d'information, les fonctionnaires de police qui se seraient distingués en Algérie par un zèle manifeste seraient, en signe de récompense, rapatriés rapidement en métropole. Il lui demande de préciser quel est le fonctionnaire de police qui a le plus de chance d'un rapatriement rapide de celui qui combat l'O. A. S. ou le P. L. N. Cet hebdomadaire mentionne également : « Des unités navales et aériennes triées sur le volet, comme par exemple l'équipe aéro-navale de dépistage par radio dont les hélicoptères et l'équipement radio-goniométrique ont permis la capture de l'émetteur de l'O. A. S. dans le quartier du golfe, subissent également un entraînement en vue d'autres éventualités désagréables... etc. ». Il lui demande de préciser ce qu'il faut entendre par « trié sur le volet » : a) soit l'appartenance des hommes au parti politique de **M. le Premier ministre** ou au parti communiste ; b) soit d'après un serment d'allégeance au chef de l'Etat ; c) soit d'après des connaissances techniques particulières.

## REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

### PREMIER MINISTRE

11987. — M. Durand rappelle à M. le Premier ministre la situation de détresse contre laquelle luttent la plupart de nos anciens. En effet, des milliers de vieillards sont réduits à vivre avec moins de 3 nouveaux francs par jour, alors que la situation financière de notre pays s'est incontestablement améliorée et raffermie. Trop de personnes âgées sont actuellement sous-alimentées et l'hiver souffrent du froid, au moment où les déclarations officielles indiquent les difficultés d'écoulement des excédents agricoles et des produits miniers. Il lui demande s'il compte soumettre, dès la rentrée parlementaire, en priorité, aux deux Assemblées, un projet de loi permettant de mettre fin à cette si douloureuse situation, et d'assurer à nos anciens des moyens d'existence compatibles avec leur dignité et la justice humaine, et dont l'évolution serait déterminée en fonction de l'augmentation des salaires et du développement du train de vie de l'Etat. (Question du 4 octobre 1961.)

Réponse. — Le Premier ministre a donné des indications sur les travaux de la commission d'étude des problèmes de la vieillesse et l'orientation de l'action gouvernementale en ce domaine, dans l'exposé qu'il a fait devant l'Assemblée, le 3 octobre (*Journal officiel*, débats parlementaires du 4 octobre, pp. 2344 et 2345). Il y a notamment déclaré que le Parlement serait saisi des projets législatifs et budgétaires envisagés par le Gouvernement au cours de sa session d'avril 1962.

11988. — M. Le Theule expose à M. le Premier ministre qu'il avait déposé récemment une question écrite (n° 11094) à M. le ministre du travail concernant l'insuffisance de plafond fixé en 1956 pour le bénéfice du fonds de solidarité. Le 19 août 1961, le ministre du travail lui indiquait qu'aucune solution ne pouvait être envisagée avant que la commission d'étude des problèmes de vieillesse, créée par le décret du 6 avril 1960, n'ait fourni ses conclusions. Il lui demande s'il pense que les travaux de cette commission seront rapidement terminés. (Question du 4 octobre 1961.)

Réponse. — Le Premier ministre a donné des indications sur les travaux de la commission d'étude des problèmes de la vieillesse et sur l'orientation de l'action gouvernementale en ce domaine, dans l'exposé qu'il a fait devant l'Assemblée, le 3 octobre (*Journal officiel*, débats parlementaires du 4 octobre, pp. 2344 et 2345). Il y a notamment fait connaître que le rapport de cette commission lui serait remis en décembre ou janvier prochain.

### MINISTRES DELEGUES AUPRES DU PREMIER MINISTRE

11574. — M. Davoust expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre que les agents de la fonction publique à traitement mensuel, titulaires ou auxiliaires et contractuels en service depuis plus d'un an, ont droit à trente jours consécutifs de congé annuel. Cependant, il arrive de plus en plus fréquemment que pour des raisons familiales ou de service, lesdits agents fractionnent leurs congés jusqu'à concurrence de vingt-six jours ouvrables ; or, certains d'entre eux se heurtent de la part de leurs directions à une interprétation des textes défavorable en ce qui concerne le décompte des jours fériés ou officiellement chômés, comme ce fut le cas, par exemple, cette année pour le 14 et le 15 juillet et les 14 et 15 août 1961, qui ont pu quelquefois être considérés comme jours ouvrables s'ils étaient inclus dans une période de congé annuel. Il demande en conséquence si les jours officiellement reconnus fériés ou chômés ne devraient pas être exclus des vingt-six jours ouvrables précités, surtout si l'on tient compte du fait que ces personnels ne sont, dans l'intérêt même du service, pas toujours libres du choix de leurs dates de congés. (Question du 11 septembre 1961.)

Réponse. — L'article 36 de l'ordonnance du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires dispose que le fonctionnaire a droit à un congé annuel avec traitement d'une durée de trente jours consécutifs pour une année de service accompli. Il résulte des termes de cet article que la computation des trente jours de congé porte sur des jours consécutifs, qu'il s'agisse de jours ouvrables ou de jours fériés ou chômés. Cette règle doit être également observée dans les cas où les besoins du service le permettent, le fonctionnaire est autorisé à fractionner son congé. Tout autre mode de calcul, en particulier celui qui ne porterait que sur des jours ouvrables, serait illégal. Aux termes de la circulaire annuelle relative aux congés publiée sous le numéro 494 FP en date du 3 février 1961, les agents non titulaires de l'Etat en fonctions depuis plus d'un an bénéficient d'un congé égal à celui des fonctionnaires. Les règles ci-dessus rappelées leur sont donc applicables.

11796. — M. Maloum Hafid demande à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre si un fonctionnaire (cadre des préfetures) affecté d'office en Algérie en application des dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> août 1957, peut continuer à bénéficier pour l'avancement dans son nouveau grade de la majoration d'un tiers prévue par l'article 7 du décret n° 58-351 du 2 avril 1958 à la suite d'une promotion intervenue en cours de séjour. (Question du 30 septembre 1961.)

Réponse. — Il résulte des termes mêmes de l'article 10 du décret n° 58-351 du 2 avril 1958 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi n° 57-871 du 1<sup>er</sup> août 1957 relative à l'affectation ou au détachement de certains fonctionnaires de l'Etat hors du territoire européen de la France que « la fraction de la majoration de la durée des services non utilisée pour l'accès à l'échelon ou au grade immédiatement supérieur peut être prise en compte pour un avancement postérieur ». En cas de nomination, en cours de séjour, dans un nouveau corps cette majoration qui est assimilée à des services effectifs pour l'application des dispositions statutaires d'avancement de grade ou d'échelon ou de nomination à un autre emploi, peut être reportée dans la mesure où elle n'a pas eu d'influence sur la situation des intéressés dans leur nouveau corps et compte tenu de l'obligation prévue à l'article 9 du décret du 2 avril 1958 de décompter cette majoration au 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante. Toutefois, le bénéfice de cette majoration ne demeure ouvert que si dans son nouveau corps le fonctionnaire continue de réunir les conditions fixées aux articles 1<sup>er</sup> et 2 du décret du 2 avril 1958.

### AFFAIRES ETRANGERES

12098. — M. La Combe expose à M. le ministre des affaires étrangères qu'un fonctionnaire français retraité, ancien commissaire divisionnaire, dépendant du ministère de l'intérieur, ayant signé un engagement décennal, ne peut toucher sa retraite complémentaire en France depuis que le Maroc est indépendant ; il est contraint de se rendre à ses frais tous les six mois au Maroc pour recevoir ces arrérages. De plus, ne possédant pas de certificat attestant un séjour de plus de six mois et un jour au Maroc, il n'en peut ramener que 30 p. 100 des sommes qu'il a encaissées, se trouvant ainsi dans l'obligation de séjourner au Maroc. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser cet état de choses. (Question du 11 octobre 1961.)

Réponse. — Des mesures restrictives ont en effet été apportées par le Gouvernement marocain au paiement de la pension complémentaire aux retraités français des cadres chérifiens qui n'ont pas encore satisfait à la clause de résidence décennale à laquelle ils se sont engagés. Notre ambassadeur à Rabat a été chargé de demander aux autorités marocaines la définition très précise des critères qui seront retenus à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1961 pour déterminer la notion de résidence au Maroc. Ces renseignements permettront de se prononcer sur la question de savoir si les conditions imposées aux retraités sont acceptables et, dans la négative, d'envisager en leur faveur l'application des dispositions de l'article 10 du décret du 22 février 1958 jusqu'ici réservées aux personnes ayant fait l'objet d'une mesure d'expulsion de la part des autorités marocaines.

### AGRICULTURE

9897. — M. Fourmond expose à M. le ministre de l'agriculture que, compte tenu des importants stocks de beurre qui ont été constitués, il apparaît nécessaire de prendre un certain nombre de mesures en vue d'assainir le marché des produits laitiers et lui demande s'il n'envisage pas de porter à 34 grammes le taux de matière grasse pour le lait de consommation, étant fait observer que déjà, dans toutes les communes rurales, le lait qui est livré aux consommateurs est un lait naturel qui n'a subi aucun dégraissage. (Question du 22 avril 1961.)

Réponse. — La question de relèvement de la teneur en matière grasse du lait de consommation a été étudiée d'une façon approfondie au moment de la détermination du prix d'hiver, c'est, en effet, une demande constante du ministre de l'agriculture. Le retour à une teneur normale (34 grammes) n'a pu encore être réalisé car il aurait entraîné, pour le consommateur, une dépense supplémentaire de 0,017 nouveau franc par litre. Bien que la répercussion de cette augmentation sur l'indice du coût de la vie soit très faible, il est apparu que l'augmentation du prix du lait ne pouvait être envisagée dans le cadre général de la politique économique actuelle du Gouvernement.

11503. — M. André Marie demande à M. le ministre de l'agriculture s'il est exact que l'abattoir intercommunal prévu pour la ville de Forges-les-Eaux, important centre du marché de la viande (deuxième marché de la Seine-Maritime) où les transactions portent sur 20.000 bêtes par an et où une dépense de 55 millions d'anciens francs a été faite par la municipalité pour l'aménagement d'un marché moderne, a été détourné à l'échelon gouvernemental au profit d'une autre commune où les transactions ne portent que sur un millier de bêtes environ et demande pour quelles raisons et sur quelle intervention cette substitution a été envisagée, contrairement à l'avis de tous les organismes intéressés et de tous les fonctionnaires compétents. (Question du 6 septembre 1961.)

Réponse. — L'importance du marché de la viande de Forges-les-Eaux justifie aux yeux du ministre de l'agriculture une révision du plan dans le sens souhaité par l'honorable parlementaire et des propositions dans ce sens ont été adressées aux départements ministériels qui doivent être consultés.

11704. — M. Rault demande à M. le ministre de l'agriculture si les jeunes agriculteurs qui ont bénéficié du prêt spécial d'installation au titre de l'article 666 du code rural peuvent présenter des demandes de prêts complémentaires et si ces prêts complémentaires

taires doivent être subordonnés à la délivrance de certificats par les établissements agréés. (Question du 23 septembre 1961.)

Réponse. — Les jeunes agriculteurs qui ont contracté un prêt d'installation du Crédit agricole mutuel au titre de l'article 666 du code rural peuvent présenter des demandes de prêts complémentaires lorsqu'ils satisfont aux prescriptions du décret n° 60-1052 du 24 septembre 1960 et de l'arrêté d'application, modifié, du 14 février 1961, relatifs aux conditions d'attribution de prêts d'installation dans la limite de 18.000 NF aux jeunes agriculteurs titulaires de certains certificats ou diplômés. Le concours global apporté ne peut dépasser le plafond susvisé de 18.000 NF. Les demandes de prêts complémentaires doivent s'appliquer au financement de nouveaux programmes entrepris par l'emprunteur depuis l'attribution du premier prêt et être formulées pendant la période d'installation du bénéficiaire, c'est-à-dire moins de deux années après son établissement.

11706. — M. Laurent rappelle à M. le ministre de l'agriculture qu'une décision du Conseil constitutionnel a exclu du bénéfice des prestations d'invalidité les conjoints des exploitants agricoles qui pourtant concourent à la mise en valeur de l'exploitation. Il lui demande si, conformément à sa réponse du 11 mars 1961 à la question écrite n° 8761, il ne lui semble pas que le temps est venu d'examiner, à nouveau, ce problème dans le cadre d'un aménagement du régime allant dans le sens de la parité sociale. (Question du 23 septembre 1961.)

Réponse. — Un effort financier vient d'être décidé en faveur de l'ensemble des bénéficiaires du régime d'assurance des exploitants agricoles sous forme de suppression, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1962, de la moitié de l'abattement prévu par l'article 1106-2 (1, 2°, d) du code rural. L'importance de cet effort n'a pas permis d'étendre en même temps l'assurance invalidité aux conjoints des exploitants et de leurs aides familiaux. La question n'est cependant pas perdue de vue par le Gouvernement.

11910. — M. Gabelle expose à M. le ministre de l'agriculture que les caisses de mutualité sociale agricole se trouvent actuellement dans l'impossibilité d'apporter une solution au problème posé par l'application de la législation relative au régime obligatoire d'assurance maladie des exploitants agricoles dans le cas des co-exploitants, associations et indivisions ; il lui signale, à titre d'exemple, le cas de quatre frères et sœur qui exploitent en commun une petite ferme de vingt hectares qu'ils ont recueillie par héritage et dont le revenu cadastral est de 617,68 nouveaux francs ; devant l'imprécision des textes, la caisse considérant que le revenu cadastral dépasse le plafond de 400 nouveaux francs retenu pour la participation de l'Etat fait application aux intéressés de cotisations de chef d'exploitation à plein tarif et le montant de la cotisation appelée est ainsi de  $185 \times 4 = 740$  nouveaux francs ; il convient de noter que l'un des frères, né en 1893, et la sœur, née en 1894, sont titulaires de la retraite vieillesse après cinq ans de versements, mais qu'ils ne peuvent bénéficier de la cotisation réduite des titulaires d'un avantage de vieillesse après cinq ans de versements du fait qu'ils continuent d'exploiter une superficie qui, même si elle était divisée par quatre, serait supérieure à la moitié de l'exploitation type retenue dans le département, soit 4,75 hectares ; à noter également que ces deux retraités ne peuvent être exemptés de la cotisation puisqu'ils ne sont pas titulaires de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité ; il convient d'observer que si pour l'application de l'article 2 du décret n° 61-338 du 31 mars 1961 la quote-part des indivisaires était admise, les cotisations seraient calculées de la façon suivante (en admettant que les parts soient égales) : revenu cadastral, 154,40 nouveaux francs ; participation de l'Etat, 33 p. 100 sur la cotisation de chef d'exploitation ; montant de la cotisation individuelle, 123,95 nouveaux francs, soit, pour les quatre indivisaires,  $123,95 \times 4 = 495,80$  nouveaux francs, au lieu de 740 nouveaux francs, d'où une différence en moins de 244,20 nouveaux francs ; si, ultérieurement, il y avait rupture d'association, la règle suivante s'appliquerait : cotisation pour un chef d'exploitation, 185 nouveaux francs ; cotisation pour trois membres de la famille,  $124 \times 3 = 372$  nouveaux francs, soit au total 557 nouveaux francs, somme qui resterait supérieure à celle prévue si l'on considère la quote-part de chacun des indivisaires. Il lui demande de lui préciser quelles règles doivent être en définitive appliquées pour le calcul des cotisations d'assurance maladie en cas de co-exploitation, associations et indivisions et s'il ne lui semble pas judicieux de retenir, pour l'assurance maladie, les mêmes règles que pour l'assurance vieillesse des exploitants en raison des répercussions avantageuses que déclencherait la division du revenu cadastral dans le cas des petites et moyennes exploitations puisqu'elle permettrait une participation de l'Etat qui, bien souvent, réduirait les cotisations à un tarif inférieur à celui appliqué aux membres de la famille ainsi que cela peut être constaté dans le cas particulier exposé ci-dessus. (Question du 3 octobre 1961.)

Réponse. — Compte tenu de la législation actuellement en vigueur, une cotisation de chef d'exploitation doit être acquittée au titre du régime d'assurance maladie obligatoire des exploitants agricoles, par chaque co-exploitant, associé ou indivisaire non salarié travaillant effectivement sur l'exploitation. Ces règles résultent des dispositions de l'article 1106-1 (5°) du code rural et de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 61-338 du 31 mars 1961, et il n'apparaît pas possible quant à présent, compte tenu de la nécessité d'assurer l'équilibre financier de l'assurance, d'étendre au régime précité les dispositions relatives au régime d'assurance vieillesse des non salariés agricoles. Cependant il convient d'observer qu'en ce qui concerne la participation de l'Etat aux cotisations des indivisaires, il est d'ores et

déjà admis que le revenu cadastral à considérer à l'égard de chaque indivisaire est le revenu cadastral correspondant à sa part dans l'immeuble indivis. Si l'honorable parlementaire veut bien communiquer à l'administration les noms et adresse des exploitants indivis en cause, il pourra être procédé à une enquête sur ce cas particulier. Au surplus, et en ce qui concerne la participation de l'Etat aux cotisations, des mesures spéciales pourront intervenir en faveur des membres des sociétés qui viendraient à se constituer en application des dispositions prévues dans le projet de loi relatif aux groupements agricoles d'exploitation (et notamment dans son article 6).

11946. — M. Laurin expose à M. le ministre de l'agriculture que les forêts varoises, et en particulier l'ensemble de la forêt du Dom, sont actuellement envahies par des parasites (champignons et insectes) qui s'attaquent exclusivement — dans le temps présent — aux pins maritimes. Il lui demande : 1° quels sont les résultats de l'enquête qui a été effectuée par l'administration des eaux et forêts ; 2° quelles mesures il entend prendre afin que ces dévastations — comparables à celles de plusieurs incendies successifs — cessent et que les forêts varoises puissent conserver leur magnifique parure de pins maritimes, un des principaux attraits touristiques de la région. (Question du 3 octobre 1961.)

Réponse. — Le problème posé par le dépérissement du pin maritime des Maures a fait l'objet d'une suite d'observations et d'études qui a conduit aux conclusions provisoires et aux décisions suivantes : La cause initiale n'a pu être établie ; il semble toutefois qu'elle puisse être rapportée aux grands froids de février 1956 qui ont mis les peuplements en état de déficience végétative. Les causes actuelles apparaissent comme étant d'origines diverses : attaques d'agents cryptogamiques, attaques probablement secondaires d'insectes xylophages. L'évolution est actuellement limitée dans l'espace aux deux foyers principaux initiaux avec quelques infiltrations localisées et se traduit par des périodes d'activité succédant à des périodes d'arrêt. Ces constatations ont conduit à substituer aux premières études une observation et une expérimentation permanente confiées à un spécialiste, pathologiste et entomologiste. Des plaquettes expérimentales ont été installées à cet effet dans la forêt domaniale du Dom de Bormes. En même temps, un contrôle est exercé de manière continue dans toute la région des Maures pour déceler son extension possible. Parallèlement, des essais sont en cours sur les pins attaqués : 1° de traitement à partir du sol à l'aide de fongicides et d'insecticides ; 2° de traitement à base de systémiques. L'abatage systématique de tous les pins attaqués, avec incinération des résidus détruits, est pratiqué depuis le début, dans la forêt domaniale tout au moins. Toutes dispositions possibles en l'état des connaissances actuelles ont été prises. Un dispositif de recherche a été mis en place et fonctionne. Les résultats acquis feront l'objet d'applications et ils seront diffusés quand ils auront atteint une certitude scientifique et pratique.

12020. — M. Grasset-Morel expose à M. le ministre de l'agriculture que les dispositions de l'article 1106-3° du code rural excluent du bénéfice des prestations d'invalidité les conjoints des exploitants agricoles et lui demande quelles mesures il compte prendre pour que soit accordé le plus libéralement possible aux intéressés le bénéfice des prestations prévues pour les maladies de longue durée par l'alinéa c de l'article 1106-2°. (Question du 5 octobre 1961.)

Réponse. — Un effort financier vient d'être décidé en faveur de l'ensemble des bénéficiaires du régime d'assurance maladie des exploitants agricoles sous forme de suppression, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1962 de la moitié de l'abattement prévu par l'article 1106-2° (1, 2°, d) du code rural. L'importance de cet effort n'a pas permis d'étendre en même temps l'assurance invalidité aux conjoints des exploitants et de leurs aides familiaux. Cette question n'est cependant pas perdue de vue par le Gouvernement. En ce qui concerne les dispositions de l'article 1106-2° (1, 2°, c) du code rural leur application aux conjoints des chefs d'exploitation n'est pas exclue par la législation actuellement en vigueur, et n'a pas donné lieu jusqu'ici à des difficultés particulières.

## ARMEES

11585. — M. Radius expose à M. le ministre des armées que la loi n° 59-869 du 22 juillet 1959, portant organisation de l'économat de l'armée, dispose que les modalités d'organisation et de gestion de cet établissement seront fixées par un décret pris en Conseil d'Etat ; il appelle son attention sur le fait que, par suite du retard apporté dans la publication de ce décret, l'application au personnel en cause de leur statut est rendue impossible. Il lui demande dans quel délai il compte régler ce cas. (Question du 11 septembre 1961.)

Réponse. — Le projet de règlement d'administration publique pour l'application de la loi n° 59-869 du 22 juillet 1959 portant statut de l'économat de l'armée, précisant les modalités d'organisation, de fonctionnement et de gestion de cet établissement, est actuellement à l'étude au département des finances avant d'être soumis à l'examen du Conseil d'Etat.

11712. — M. René Schmitt demande à M. le ministre des armées : 1° s'il est exact que des établissements industriels de l'Etat dépendant de la défense nationale doivent être cédés à l'industrie privée et, si oui, lesquels ; 2° quelles garanties seront prises en faveur de ces établissements susceptibles d'être transférés au secteur privé. (Question du 23 septembre 1961.)

Réponse. — 1° En raison des modifications profondes des armements modernes et dans le cadre des travaux de la commission

Instituée par l'article 76 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, des études ont été entreprises sur les structures industrielles de la direction des études et fabrications d'armement. La nécessité d'un allègement de ces structures ayant été reconnue, une liste des établissements, dont la conversion devrait être envisagée, a été arrêtée. Les études portent actuellement sur les établissements de Châtelleraut, Irigny, Toulon, Mulhouse, Puteaux, Versailles, Saint-Florentin, Valence et le Havre. Pour chaque établissement dont la conversion sera effectivement décidée, le ministre des armées adoptera, parmi les diverses solutions possibles, celle qui lui semblera la plus opportune à tous égards et, tout spécialement, pour le maintien du plein emploi des personnels actuellement en service. Les études en cours portent par priorité sur les possibilités de transfert, soit à d'autres services du ministère des armées, soit à d'autres départements ministériels, soit à des organismes d'État — comme le commissariat à l'énergie atomique — ou à des sociétés nationales. Toutefois, il n'est pas exclu que, pour certains établissements, la conversion soit réalisée par voie de cession au secteur privé ; 2° dans tous les cas, des dispositions seront prises pour sauvegarder les droits des personnels. Des propositions ont d'ores et déjà, été faites au département des finances pour garantir, en particulier, le maintien de certains avantages prévus par la loi du 2 août 1949.

**11807.** — M. Profichet expose à M. le ministre des armées que, selon les textes en vigueur, les anciens sous-officiers et hommes de troupe décorés de la médaille militaire et titulaires de cinq titres, pour la guerre 1914-1918, sont susceptibles d'être faits chevaliers de la Légion d'honneur. Il lui demande : 1° s'il n'est pas possible d'adopter des mesures plus larges, notamment en faveur des anciens combattants ayant atteint un grand âge, compte tenu que, bien souvent, des chefs assez rigoureux ne décernaient que de très rares citations et que, d'autre part, de nombreux actes de courage et même de grande bravoure sont passés absolument inaperçus faute de témoins ; 2° dans l'affirmative, si l'on ne peut admettre comme valant un titre de guerre l'espace d'une année, par exemple, passée dans une unité combattante. (Question du 30 septembre 1961.)

**11808.** — M. Roulland expose à M. le ministre des armées que, dans l'état actuel des règlements, les anciens sous-officiers et hommes de troupe décorés de la médaille militaire et titulaires de cinq titres, pour la guerre 1914-1918, sont susceptibles d'être faits chevaliers de la Légion d'honneur. Il attire son attention sur le fait que nombre d'anciens combattants, notamment parmi ceux de 1914-1918, ont pu appartenir à des unités dont les commandants particulièrement rigoureux ne décernaient de citations ou de décorations qu'à titre très exceptionnel. Ces anciens combattants, quelles que soient les années passées au front, se trouvent donc défavorisés dans ce domaine par rapport à certains de leurs camarades de guerre qui se sont trouvés sous le commandement de chefs moins parcimonieux. Il rappelle que la commission présidée par le maréchal Fayolle, et qui s'est préoccupée de ce problème, n'a siégé que fort peu de temps et immédiatement après la guerre où la plupart des anciens combattants étaient plus soucieux de leur reclassement dans la vie civile que de la constitution d'un dossier de décoration. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'adopter à l'égard des anciens combattants des mesures plus généreuses et de donner pour chaque année passée dans une unité combattante l'équivalence d'un titre de guerre valable pour l'attribution de la Légion d'honneur. (Question du 30 septembre 1961.)

**Réponse.** — Le décret n° 59-1195 du 21 octobre 1959, modifié et complété par le décret n° 60-723 du 22 juillet 1960, permet aux anciens combattants de la guerre 1914-1918, médaillés militaires et titulaires de cinq titres de guerre se rapportant à cette campagne, d'être nommés au grade de chevalier de la Légion d'honneur. Les titres de guerre susvisés sont la blessure de guerre, la citation avec Croix de guerre et la croix du combattant volontaire. Ces titres caractérisent un fait d'armes ou un geste de dévouement individuel et exceptionnel, qui d'ailleurs, à part la blessure de guerre, sont sanctionnés par une décoration. Les mesures prises par les textes précités paraissent suffisamment larges : 8.000 candidats en ont bénéficié à ce jour sur un total d'environ 9.000. Dans ces conditions, la modification de la réglementation actuellement en vigueur, souhaitée par les honorables parlementaires, tendant à assimiler une année dans une unité combattante à un titre de guerre ne semble pas devoir être envisagée.

**12018.** — M. Cruels fait observer à M. le ministre des armées que les fonctionnaires servant au-delà de la durée légale perçoivent leur traitement à compter du vingt-quatrième mois de service militaire. Il lui demande quelles mesures sont appliquées en faveur des militaires non fonctionnaires maintenus sous les drapeaux au-delà de la durée légale. (Question du 5 octobre 1961.)

**Réponse.** — Le régime de rémunération dont bénéficient les militaires non fonctionnaires maintenus sous les drapeaux au-delà de la durée légale est le suivant :

En service en métropole : les militaires maintenus continuent à percevoir jusqu'à leur libération la solde spéciale allouée aux militaires servant pendant la durée légale.

En service en Allemagne : à la solde spéciale allouée aux militaires servant pendant la durée légale, s'ajoute une indemnité d'expatriation au taux de 90 NF par an.

En service en Algérie : a) après la durée légale du service (dix-huit mois) et jusqu'au vingt-quatrième mois inclusivement, les jeunes gens maintenus continuent à percevoir la solde spéciale de militaires servant pendant la durée légale augmentée de l'indem-

unité spéciale forfaitaire dont les taux sont fixés par le décret n° 58-722 du 25 août 1958. (Journal officiel du 29 août.) A cette rémunération s'ajoute, le cas échéant, l'indemnité de séparation pour les chefs de famille ou soutiens de famille ; b) A compter du premier jour du vingt-cinquième mois et jusqu'à libération, les maintenus reçoivent la solde mensuelle ou la solde spéciale progressive, suivant le cas, des militaires de carrière. Il cessent d'avoir droit à l'indemnité spéciale forfaitaire. Les chefs de famille et les soutiens de famille continuent à bénéficier de l'indemnité de séparation.

En service en Tunisie et au Maroc : les intéressés perçoivent après la durée légale du service et jusqu'à leur libération la rémunération prévue au paragraphe ci-dessus en faveur des maintenus servant en Algérie.

**12075.** — M. Laurelli expose à M. le ministre des armées qu'en l'état actuel de la législation le droit à une pension proportionnelle semble être acquis seulement aux militaires et marins non officiers après un minimum de quinze années de services militaires effectifs. Il lui signale toutefois le cas d'un sous-officier de réserve âgé de cinquante et un ans réunissant au total vingt années de services militaires et civils effectifs se décomposant comme suit :

#### A. — Services militaires.

a) De 1929 à 1934 (engagé volontaire), 5 ans ; b) mobilisé du 2 septembre 1939 au 30 juillet 1940, 11 mois ; c) Algérie (rengagé), du 11 février 1956 au 31 mars 1961, date à laquelle, en raison de son âge (cinquante et un ans), ce militaire a été renvoyé dans ses foyers, 5 ans 1 mois 15 jours ; total des services militaires, 11 ans 15 jours.

#### B. — Services civils.

Chemins de fer algériens (emploi quitté en 1946), 9 ans ; total des services (militaires et civils), 20 ans et 15 jours.

Il lui demande si l'intéressé peut prétendre à une pension proportionnelle ou à tout autre avantage ; et dans le négatif, s'il est dans les intentions du Gouvernement de déposer prochainement un projet de loi tendant à faire bénéficier d'une pension proportionnelle les personnes réunissant quinze années de services militaires et civils. (Question du 10 octobre 1961.)

**Réponse.** — Aux termes de l'article L. 11 (4<sup>e</sup>, a) du code des pensions civiles et militaires de retraite, le droit à la pension proportionnelle est acquis aux militaires et marins non officiers, sur demande, après quinze années accomplies de services militaires effectifs et trente-trois ans d'âge. Le projet de réforme dudit code qui fait actuellement l'objet d'études de la part des départements intéressés : finances et fonction publique, contient des dispositions tendant à prévoir l'attribution, sous certaines conditions, d'une pension proportionnelle aux militaires réunissant quinze années de services militaires ou civils. En ce qui concerne le cas particulier auquel s'intéresse l'honorable parlementaire, il y a lieu de signaler que les services accomplis par l'intéressé dans les chemins de fer algériens ne sont pas susceptibles d'être pris en considération dans le calcul d'une pension servie au titre du code des pensions civiles et militaires de retraite.

### CONSTRUCTION

**10579.** — M. Lepidi expose à M. le ministre de la construction l'émotion qui s'est emparée de la population de Paris et de sa banlieue devant la catastrophe survenue à Clamart et dans laquelle, il va sans dire, le ministre de la construction et ses services n'ont pas de responsabilité puisqu'il s'agit d'immeubles anciens pour lesquels une vérification du sous-sol est extrêmement difficile. Toutefois, dans cette région du Paris urbain et banlieusard, qui est une superposition de cavités souvent mal prospectées, mal étayées, une accumulation de caves, de carrières, de canalisations, d'égoûts, de tunnels, avec un immeuble, quelle que soit son importance, ne devrait pouvoir être construit sans qu'un état du sous-sol ait été établi, une vérification de sa solidité effectuée et des travaux de soutènement menés à bien. La législation actuelle a prévu d'indispensables précautions, mais il semble aussi qu'elle soit, en beaucoup de cas, dans l'impossibilité de se faire une idée exacte du sous-sol sur lequel sera bâti un immeuble pour lequel un permis de construire est sollicité. Il lui demande s'il compte déposer d'urgence sur le bureau de l'Assemblée nationale un projet de loi obligeant les propriétaires de carrières à en fournir les plans à l'administration, prescrivant l'établissement d'un plan cadastral du sous-sol de Paris et de sa banlieue et soumettant la délivrance de tout permis de construire dans la région parisienne à un certificat de solidité du sous-sol. De telles mesures devraient pouvoir empêcher, même à très longue échéance, le retour de catastrophes identiques à celle qui vient d'endeuiller Paris. (Question du 10 juin 1961.)

**Réponse.** — L'inspection générale des carrières de la Seine a dans ses attributions la confection et la mise à jour permanente de l'Atlas des anciennes carrières. Toutes les feuilles, établies au 1/1.000, concernant Paris ainsi que le département de la Seine peuvent être achetées à ce service, 1, place Denfert-Rochereau, Paris (14<sup>e</sup>). Pour celles dont le tirage est en cours et qui doit être achevé dans deux ans (environ 17 p. 100 du nombre total), les minutes peuvent être consultées sur place à ce même service. Toutes ces cartes ont été mises à jour depuis 1947. Bien qu'il n'y ait pas de moyens modernes sûrs pour déceler depuis la surface du sol l'existence de vides souterrains de carrières, on peut affirmer que 99 p. 100 de la surface sous-minée de Paris et 90 p. 100 au moins de celle du département sont bien connus

et que les zones où peuvent exister d'autres carrières qui ne seraient pas exactement situées sont bien délimitées. L'arrêté préfectoral du 23 mars 1945 a prévu l'obligation pour le propriétaire d'exécuter ces travaux préalables de consolidation quand l'immeuble projeté est situé dans une zone sous-minée. C'est ainsi que tous les permis de construire des immeubles de Paris et du département de la Seine situés dans ces zones doivent être examinés par les services de l'inspection générale des carrières et l'avis de ce service est transmis à la direction de l'urbanisme chargée d'en faire mention sur l'autorisation de construire. En cas d'incertitude sur la situation exacte des carrières, des sondages d'exploration du sous-sol sont imposés au propriétaire. A cet arrêté se substitue en présent un arrêté interpréfectoral du 15 mai 1961 qui renforce en particulier les dispositions relatives à l'utilisation de la surface d'un sol sous-miné par d'anciennes carrières ou présumé tel par des règles de sauvegarde visant l'accès au public ainsi que l'exploration et la consolidation préalable du sous-sol. En général, les propriétaires de terrains ne possèdent pas les plans détaillés des carrières et des galeries souterraines dont ils sont propriétaires et dont le plus souvent ils contestent l'existence. On peut d'ailleurs estimer que, depuis près de deux siècles, l'inspection générale des carrières de la Seine recueille des renseignements sur le sous-sol et possède actuellement la totalité des anciens plans qui ont pu être établis pour Paris et le département de la Seine. En ce qui concerne les autres départements de la région parisienne, il n'existe pas de service des carrières analogue à celui du département de la Seine, sauf, toutefois, un embryon de service en Seine-et-Oise. La création de tels services a été récemment décidée par M. le Premier ministre et les conseils généraux vont être saisis de propositions à leur prochaine session. Il est rappelé enfin que le service des mines, compétent en cette matière sur l'ensemble du territoire, relève de l'autorité de M. le ministre de l'Industrie.

**11828.** — M. Ziller expose à M. le ministre de la construction que l'article 38 de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 n'a pas prévu le remboursement par les locataires des dépenses effectuées par le propriétaire en vue de la fourniture de lampes électriques pour les escaliers, ni les frais de réparation et d'entretien des compteurs d'eau. Il lui demande si le propriétaire est en droit de réclamer à ses locataires le remboursement de ces dépenses et, dans la négative, quelles sont les voies de recours des locataires pour la récupération de ces frais locatifs qui ne leur incombent pas. (Question du 30 septembre 1961.)

Réponse. — 1° Le remplacement des ampoules électriques dans les parties communes des immeubles ne figurant pas au nombre des prestations récupérables prévues à l'article 38 de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948, les frais occasionnés au propriétaire par cette fourniture paraissent effectivement, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, devoir demeurer à sa charge; 2° l'entretien des compteurs d'eau constituant le complément indispensable de la fourniture de ces appareils, il semble que les frais afférents à ce service devraient être remboursés par les locataires au même titre que les frais de location proprement dits. Toutefois, la jurisprudence paraît opposée à cette interprétation en raison du caractère limitatif de l'énumération figurant à l'article 38 susvisé; 3° les locataires auxquels le remboursement de charges non récupérables a été imposé paraissent fondés à réclamer la répétition des sommes indûment versées dans les délais prévus à l'article 68 de la loi précitée.

#### EDUCATION NATIONALE

**11203.** — M. Billoux expose à M. le ministre de l'éducation nationale que le comité technique paritaire départemental des Bouches-du-Rhône, afin d'assurer dans des conditions à peu près normales la rentrée scolaire, avait arrêté les besoins en ouvertures de classes et en création de postes corrélatifs à : classes maternelles, 94 ; classes primaires, 350 ; C. E. G. et cycle d'observation, 104 ; classes de perfectionnement, 16 ; classes de plein-air, 3 ; maîtres d'éducation physique pour les C. E. G., 5. Or le contingent attribué par le ministère de l'éducation nationale s'établit à : classes maternelles, 0 ; classes primaires, 0 ; C. E. G. et cycle d'observation, 48 ; classes de perfectionnement, 3 ; classes de plein-air, 1 ; maîtres d'éducation physique, 1. Le rapprochement de ces divers chiffres souligne l'insuffisance des ouvertures de classes et de créations d'emploi décidées par le département des Bouches-du-Rhône. C'est-à-dire que, si des mesures n'interviennent pas à bref délai, la rentrée scolaire de septembre sera très difficile. Les nouvelles écoles construites devront rester fermées alors que les enfants s'entassent dans d'autres écoles et que leur admission dans les écoles maternelles sera refusée lorsqu'ils n'auront pas atteint l'âge d'obligation scolaire. Il leur demande les dispositions qu'il envisage de prendre afin de créer les postes nécessaires pour assurer une rentrée scolaire normale dans le département des Bouches-du-Rhône. (Question du 20 juillet 1961.)

Réponse. — En plus du contingent budgétaire autorisé pour le département des Bouches-du-Rhône, qui s'élevait à 13 postes de groupes d'observation, 35 postes de C. E. G., 4 classes de perfectionnement, 1 classe de plein-air, il a été attribué à ce département — sans atteindre le total souhaité par le comité technique paritaire départemental — un contingent de 148 classes supplémentaires comprenant : 10 classes maternelles, 38 classes de C. E. G., 106 classes primaires, ce qui représente un chiffre appréciable comparé à l'effectif total des classes supplémentaires prévu pour l'ensemble des départements (1.444 classes primaires, 257 classes maternelles). Des instructions avaient d'ailleurs été données aux recteurs et aux inspecteurs d'académie afin que toutes mesures

d'urgence soient prises en cas de nécessité pour assurer partout l'accueil des enfants soumis à l'obligation scolaire, autorisant en particulier les inspecteurs d'académie à ouvrir de nouvelles classes en fonction des besoins locaux. C'est ainsi qu'au 15 septembre 43 autorisations nouvelles d'ouvertures de classes maternelles et 24 de classes primaires ont été accordées à ce département. Ces différentes dispositions ont permis d'améliorer sensiblement les conditions de la rentrée et d'assurer l'accueil des enfants dans les écoles primaires et l'utilisation des locaux nouvellement construits. Pour les écoles maternelles, les locaux neufs ont été utilisés, à l'exception de quelques classes laissées disponibles dans des écoles construites pour répondre et aux besoins de la présente année scolaire et à ceux des deux années à venir. Quant aux maîtres d'éducation physique de C. E. G., 90 créations de postes étaient prévues pour toute la France, dont 6 dans l'académie d'Aix (l'un des six a été réservé aux Bouches-du-Rhône).

**11833.** — M. Malleville expose à M. le ministre de l'éducation nationale le cas suivant : un candidat à l'examen du baccalauréat, première partie, série M, obtient à l'écrit un total de 251 points 1/2 (moyenne : 8,8/20) ; il lui manque 33 points 1/2 pour être déclaré admis. Au cours de l'examen oral de contrôle, ce candidat obtient pour cinq disciplines des notes égales (un eas) ou légèrement supérieures (quatre cas) aux notes correspondantes de l'écrit ; il acquiert ainsi un bénéfice de 42 points. Pour la sixième, il se voit attribuer une note inférieure de moitié (6 au lieu de 12) à celle qu'il avait méritée à l'écrit ; il subit de ce fait une perte de 42 points annulant très exactement son gain, se retrouve donc non moins exactement dans sa situation de début — 281 points 1/2, 8,8 de moyenne — et est éliminé. En réduisant ainsi à l'occasion de l'examen oral un bénéfice régulièrement acquis à l'écrit, le jury a condamné l'enfant à l'échec. Il est permis de se demander s'il a, de ce fait, respecté les intentions de l'autorité réglementaire qui a déterminé le nouveau régime du baccalauréat. Il lui demande s'il ne convient pas pour la détermination du résultat final de retenir, pour chaque matière, la meilleure des notes attribuées soit à l'écrit, soit à l'oral ou même si l'examen oral de contrôle peut être sanctionné d'une note inférieure à celle qui a été attribuée à l'examen écrit correspondant. Une telle pratique n'est pas interdite (ou autorisée) expressément par les dispositions mêmes du décret du 12 septembre 1960 : elle semble toutefois méconnaître ou déformer l'esprit et les principes définis dans le rapport accompagnant ce décret ; ces deux textes ne peuvent être dissociés, l'un d'eux, en effet, décrit le fonctionnement technique du mécanisme de l'examen, alors que l'autre précise sa destination. Ce « mode opératoire » est contraire à la réglementation actuelle définie par le décret n° 60-974 du 12 septembre 1960, car : 1° il viole le principe de la primauté de l'écrit ; 2° il utilise l'examen oral suivant des normes différentes de celles dont l'autorité réglementaire a prescrit l'emploi et en vue d'un résultat opposé à celui qui a été défini par cette même autorité. (Question du 30 septembre 1961.)

Réponse. — Il n'est pas possible de ne retenir, pour la détermination du résultat final et pour chaque matière, que la meilleure des notes attribuées à l'écrit ou à l'oral de contrôle. En effet, l'article 9 du décret n° 60-974 du 12 septembre 1960 précise : « Art. 9. — Est déclaré admis à l'issue de l'examen oral de contrôle tout candidat dont la note moyenne est au moins égale à 10 sur 20 pour l'ensemble des épreuves de cet examen ». On ne peut d'autre part prétendre qu'il y ait contradiction entre les dispositions du décret du 12 septembre 1960 et les termes du rapport qui accompagne ce décret. L'oral de contrôle diffère profondément de l'ancien oral de l'examen du baccalauréat. Depuis la dernière réforme, l'examen du baccalauréat se limite aux épreuves obligatoires et facultatives énumérées à l'article 4 du décret du 12 septembre 1960. Le rapport de présentation souligne que l'examen oral de contrôle prévu aux articles 7 et 8 du décret a pour but de donner au jury des moyens supplémentaires d'appréciation au cas où il pourrait « hésiter à prendre une décision au vu des résultats des épreuves écrites et du dossier scolaire ». Le large pouvoir d'appréciation laissé au jury est un des caractères essentiels de la réforme ; l'article 9 reprend d'ailleurs, pour l'oral de contrôle, les dispositions de l'article 6 relatives aux épreuves obligatoires et facultatives : « Un candidat dont la note moyenne est inférieure à 10 sur 20 peut être déclaré admis après l'étude du dossier scolaire et délibération spéciale du jury ». Il faut noter — l'article 10 le précise — que le jury tient compte, pour sa décision finale, non seulement du dossier scolaire et des notes obtenues à l'oral de contrôle, mais aussi des résultats des épreuves prévues à l'article 4. Dans le cas considéré, le jury, qui est souverain, a — en toute connaissance de cause — estimé que le candidat ne méritait pas d'être admis.

**11834.** — M. Hauret demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelle application a été faite à la date du 15 septembre 1961 de la loi du 31 décembre 1959 sur les rapports entre l'Etat et les établissements d'enseignement privé. En particulier, quel est le nombre de contrats des différents types prévus qui ont été demandés, qui sont signés ou refusés, ou sont encore en litige, aussi bien dans l'enseignement du premier et deuxième degré que dans l'enseignement technique. (Question du 30 septembre 1961.)

Réponse. — Au 15 septembre 1961, la situation se présente de la façon suivante pour les trois ordres d'enseignement (premier degré, second degré, enseignement technique) :

1° Demandes déposées. — Contrats simples, 11.500 ; contrats d'association, 560 ; soit 12.060.

2° Contrats signés. — Contrats simples, 6.542; contrats d'association, 274; soit 6.816.

Contrats refusés. — Contrats simples, 1.516; contrats d'association, 108; soit 1.624.

Demandes de contrat simple déposées par des établissements d'enseignement de second degré et d'enseignement technique, soumises à l'examen du comité national de conciliation, 800.

3° Ainsi 70 p. 100 des décisions sont actuellement prises; 30 p. 100 des demandes restent à régler, soit : 23 p. 100 au plan départemental; 7 p. 100 après avis du comité national de conciliation.

#### FINANCES ET AFFAIRES ÉCONOMIQUES

9340. — M. Jean-Paul David demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques, s'il ne croit pas souhaitable de donner des instructions pour éviter que les municipalités soient dans l'obligation de distribuer, un mois durant, des feuilles de déclaration fiscale, travail pour lequel elles ne sont pas faites, et qui comporte des inconvénients graves vis-à-vis du secret que l'on doit aux contribuables. En effet, la complexité et la diversité des formulaires obligent le personnel des communes à demander publiquement aux contribuables des renseignements qui devraient demeurer confidentiels. (Question du 11 mars 1961.)

Réponse. — Compte tenu, d'une part, des informations très largement diffusées par voie de presse, de radio et de télévision, d'autre part, des indications contenues dans les affiches apposées dans les mairies, il semble que, dans la plupart des cas, les contribuables soient en mesure de déterminer eux-mêmes, les formules de déclarations qu'ils sont tenus de souscrire eu égard à la nature de leurs revenus. En toute hypothèse, les renseignements susceptibles d'être demandés pour connaître la formule à utiliser sont nécessairement d'ordre très général et ne paraissent dès lors présenter aucun caractère confidentiel. Aussi bien, la distribution de ces formules est-elle assurée par les mairies dans l'intérêt même des contribuables qui ont toujours la possibilité de s'adresser aux bureaux des contributions directes et centres spéciaux de renseignements des impôts installés dans certaines grandes villes pour obtenir des précisions particulières. Pour le moment, il n'est donc pas envisagé de renoncer au mode de distribution visé par l'honorable parlementaire et qui, dans l'ensemble, est favorablement apprécié, alors que réduire le nombre des points de distribution ou le délai pendant lequel les formules sont tenues à la disposition du public, irait à l'encontre du vœu du plus grand nombre. Le procédé actuellement en usage constitue en outre le plus sûr de réduire le gaspillage important qui se produirait si les contribuables n'étaient pas guidés dans le choix des imprimés qu'ils ont à utiliser en raison de leur situation personnelle vis-à-vis de l'impôt sur les revenus.

10151. — M. Weimann expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques le cas d'une société anonyme qui a pour objet de promouvoir la construction d'immeubles en copropriété dans le cadre de sociétés civiles immobilières régies par la loi du 28 juin 1938. Ces sociétés civiles immobilières sont, à quelques exceptions près, gérées par des collaborateurs de la société anonyme, mais, aux termes des statuts, ces gérants sont toujours révocables par simple décision des associés. Les gérants des sociétés civiles immobilières passent avec la société anonyme des contrats écrits ou, le plus souvent verbaux, aux termes desquels la société anonyme est chargée, d'une part, de procéder à toutes études techniques — activités rémunérées par des honoraires — d'autre part, de rechercher les associés-souscripteurs, moyennant le versement de commissions. Ces contrats prévoient que les commissions seront payables au fur et à mesure des rentrées de fonds dans les caisses sociales des sociétés civiles, la date d'échéance des honoraires n'étant pas expressément fixée. Toutefois, les associés des sociétés civiles signent des bulletins de souscription indiquant le budget général de construction ainsi que le plan de financement établi par la société anonyme. Ces bulletins prévoient, dans le but d'éviter toutes contestations ultérieures, que les honoraires seront payables moitié lors de la remise des plans et études, moitié au fur et à mesure des paiements aux entrepreneurs, et que les commissions seront payables au fur et à mesure des rentrées de fonds. En fait, la société anonyme s'est fixée une ligne de conduite dont elle ne s'est jamais départie : elle ne perçoit jamais la moitié des honoraires techniques des sociétés civiles et elle ne perçoit pas la seconde moitié au fur et à mesure des paiements aux entrepreneurs; elle ne perçoit ses honoraires et commissions que selon les disponibilités financières de chaque société civile. Il demande si, dans ces conditions, la société anonyme doit inscrire les honoraires et commissions au compte de ses résultats lors de leur encaissement effectif ou, au contraire, ainsi que le prétend l'administration, aux différentes époques mentionnées dans le bulletin de souscription, par exemple, en ce qui concerne les honoraires, au moment de la remise des plans et études, c'est-à-dire au moment où le service est rendu : cette dernière hypothèse implique que la société anonyme fait non seulement l'avance des fonds indispensables au lancement de la construction, mais également l'avance d'impôt sur les sociétés, sur des bénéfices provenant de créances non encore recouvrées, le recouvrement immédiat risquant de détruire l'équilibre financier de l'opération de construction dont la société anonyme, promoteur, conserve l'entière responsabilité vis-à-vis des souscripteurs d'appartements. (Question du 5 mai 1961.)

Réponse. — Conformément à la jurisprudence constante du Conseil d'Etat, les créances doivent, pour l'assiette de l'impôt sur le revenu des personnes physiques dû au titre des bénéfices industriels et

commerciaux ainsi que de l'impôt sur les sociétés, être rattachées aux résultats de l'exercice au cours duquel elles peuvent être réputées acquises par l'entreprise créancière, c'est-à-dire lorsqu'elles deviennent définitives dans leur principe et dans leur montant. Il s'ensuit que la société anonyme visée dans la question doit comprendre dans les résultats de chaque exercice les créances qu'elle a acquises au cours dudit exercice dans le cadre de son activité, quelles que soient la date de leur exigibilité et l'époque effective de leur recouvrement.

11278. — M. Jacques Féron expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques le cas ci-après : M. X... marié sous le régime de la communauté, a apporté à une société commerciale en nom collectif constituée avec ses deux enfants un immeuble dépendant de la communauté. Les apports se sont répartis de la manière suivante : a) apports de M. X... : immeuble d'une valeur de 500.000 francs, rémunéré par 500 parts de 1.000 francs, numéros 1 à 500; numéraire d'une valeur de 600.000 francs, rémunérés par 600 parts de 1.000 francs, numéros 501 à 1101; b) apport de chacun des deux enfants : numéraire 300.000 francs, soit au total, 600.000 francs, rémunéré par 600 parts de 1.000 francs, numéros 1101 à 1600, soit un capital social de 1.700.000 francs, divisé en 1.700 parts de 1.000 francs. Ultrieurement, M. et Mme X... ont fait donation à leurs enfants des 600 parts sociales (300 par enfant), numéros 501 à 1100 qui leur avaient été attribuées lors de la constitution de la société. M. X... est décédé laissant sa veuve usufruitière des biens composant sa succession et, pour héritiers, ses trois enfants. Il est demandé si, en cas d'attribution de l'immeuble, en cours de société, indivisément aux deux enfants, avec réduction du capital social de 500.000 francs et annulation de 500 parts sociales (250 par enfant), prélevées sur celles ayant fait l'objet de la donation consentie par M. et Mme X..., l'opération échappera à la perception du droit de mutation à titre onéreux, l'attribution faite aux donataires des droits sociaux de l'auteur de l'apport paraissant, nonobstant toute question de numérotage des parts, devoir être réputée faite à l'apporteur lui-même. Le régime fiscal serait-il le même si l'immeuble était attribué indivisément à Mme X... et à ses deux enfants, moyennant annulation de 500 parts prélevées, à concurrence de 250 sur celles appartenant à Mme X..., au titre de ses droits dans la communauté, et, à concurrence de 250 (125x2) sur celles appartenant à chacun des enfants. (Question du 22 juillet 1961.)

Réponse. — La donation n'ayant porté que sur les parts remises à M. et Mme X... en rémunération de leurs apports en numéraire, les deux enfants ne peuvent pas être réputés avoir recueilli du fait de cette transmission à titre gratuit les droits de leurs parents sur l'immeuble social. Dès lors, en cas d'attribution indivise aux deux enfants, cet immeuble n'échapperait, en principe, à l'impôt exigible sur les mutations à titre onéreux qu'à concurrence de la fraction correspondant aux droits que les attributaires sont fondés à exercer, à la suite du décès de leur père, sur les biens qui dépendaient de la communauté ayant existé entre M. et Mme X... En cas d'attribution indivise à Mme X... et à ses deux enfants, il serait tenu compte des droits des trois attributaires sur les biens qui dépendaient de ladite communauté. Toutefois, il ne pourrait être pris définitivement parti sur le régime fiscal applicable qu'après examen des divers actes intervenus et, notamment, de l'ensemble des dispositions adoptées par les indivisaires pour la liquidation de la communauté dissoute par le décès de M. X..., ainsi que pour le partage de la succession de ce dernier. Par ailleurs, il est signalé à l'honorable parlementaire qu'un texte destiné à mettre fin à l'exigibilité de l'impôt de mutation à titre onéreux en cas d'attribution d'un bien à un associé autre que l'apporteur a été inséré sous l'article 42 du projet de loi n° 1397 portant réforme de l'enregistrement, du timbre et de la fiscalité immobilière qui viendra prochainement en discussion devant l'Assemblée nationale.

11299. — M. Jacques Féron expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que le capital d'une société à capital variable, qui au 31 décembre 1957 s'élevait à 10 millions a été porté à 12 millions au 31 décembre 1958 puis a été ramené à 8 millions au 31 décembre 1959 par suite du départ d'associés et enfin a été porté à nouveau à 10 millions au 31 décembre 1960 à la suite de l'entrée de nouveaux associés. Il lui demande : 1° si le procès-verbal de l'assemblée des associés ayant statué sur les résultats de l'exercice 1959 et ayant constaté la réduction de 12 millions à 8 millions du capital social devait être présenté à la formalité de l'enregistrement et dans l'affirmative, quel droit devait être perçu lors de l'enregistrement; 2° si le procès-verbal de l'assemblée statuant sur les résultats de l'exercice 1960 et ayant constaté l'augmentation du capital de 8 millions à 10 millions doit être présenté à la formalité de l'enregistrement, bien que d'après l'article 1336 bis du C. G. l. le droit d'apport ne soit pas, semblerait-il, exigible puisque le capital au 31 décembre 1960, bien qu'en augmentation par rapport au capital figurant au bilan de clôture de 1959, reste inférieur au capital précédemment taxé, c'est-à-dire en l'espèce au capital au 31 décembre 1958, et dans l'affirmative quel droit doit être perçu. Il est précisé que les actions ont été émises ou remboursées au double de leur valeur nominale, la différence étant portée pour les actions émises à un compte « Prime d'émission » ou, en ce qui concerne les actions remboursées, prélevée sur un compte « Réserve extraordinaire ». (Question du 20 juillet 1961.)

Réponse. — 1° En application des dispositions de l'article 646-II-10° du code général des impôts, le procès-verbal de l'assemblée des associés ayant statué sur les résultats de l'exercice 1959 et ayant constaté la réduction du capital social devait être soumis à la formalité de l'enregistrement dans le délai d'un mois à compter de sa date. Il était passible du droit fixe de 10 nouveaux francs édicté par l'ar-

article 670-17° du même code ; 2° ainsi que l'honorable parlementaire en exprime l'avis, les dispositions de l'article 1336 bis du code général des impôts ont pour effet de dispenser la société de soumettre à l'enregistrement le procès-verbal de l'assemblée statuant sur les résultats de l'exercice 1960 dès lors que, malgré l'augmentation constatée au cours dudit exercice, le capital au 31 décembre 1960 reste inférieur au capital précédemment taxé.

**11300.** — M. Dalbos expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques le problème suivant : l'article 204 bis (§ 3) du code général des impôts prévoit que « la taxe complémentaire frappe les revenus des personnes physiques autres que... » « les produits et revenus appartenant à la catégorie des bénéficiaires des professions non commerciales au sens de l'article 92 du présent code, à l'exclusion des revenus, des charges et offices, provenant de sommes donnant lieu à une déclaration obligatoire en vertu des articles 240, 241, 1994 dudit code ». Si nous nous reportons à cet article 1994, nous voyons que « la déclaration obligatoire consiste pour les caisses de sécurité sociale à établir annuellement et à fournir aux services des impôts (contributions directes), un relevé récapitulatif pour médecins, dentistes et sages-femmes, des feuilles de maladie et notes de frais remises par les assurés ». Ainsi, la déclaration obligatoire visée dans le cadre de la taxe complémentaire, consiste en le relevé précité. L'administration soutient quant à elle que l'exonération de taxes complémentaires est subordonnée impérativement à l'obligation pour les praticiens de déclarer le montant des honoraires perçus, montant que la sécurité sociale indique alors sur ses relevés. Il semble que cette interprétation donnée de l'article 204 bis soit en contradiction avec la volonté du législateur qui paraît avoir conditionné l'exonération de taxe complémentaire à la déclaration de recettes par les tiers. En effet, si nous suivons l'interprétation administrative, cela équivaut à subordonner l'exonération à la déclaration faite personnellement par le contribuable (montant des honoraires perçus) et non plus à la déclaration de sommes payées par les tiers, au cas particulier, remboursement par la sécurité sociale aux malades. En définitive, il paraîtrait opportun de préciser si la déclaration par la sécurité sociale des sommes qu'elle a effectivement remboursées constitue bien la déclaration obligatoire prévue par l'article 204 bis, ou bien si pour bénéficiaire de cette exonération, les praticiens sont obligés de faire la déclaration des sommes qu'ils ont réellement perçues. (Question du 29 juillet 1961.)

Réponse. — Conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 1994 du code général des impôts, le relevé récapitulatif visé dans la question posée par l'honorable parlementaire doit mentionner le montant des honoraires versés par les assurés aux praticiens et, ainsi que le précise l'article 209 de l'annexe IV au même code, ce relevé doit indiquer, pour chaque feuille de maladie ou de soins reçus au cours de l'année, le montant des honoraires bruts, frais de déplacement compris, portés obligatoirement par le praticien sur ladite feuille. Le second alinéa de l'article 1994 précité stipulant au surplus que, pour permettre l'application des dispositions du premier alinéa dudit article, les praticiens sont tenus d'indiquer sur les feuilles de maladie ou de soins le montant des honoraires qui leur sont versés par les assurés, il s'ensuit que les relevés récapitulatifs qui, du fait du non respect, par les praticiens, des obligations qui leur incombent en la matière, ne comportent pas l'indication des honoraires reçus par eux sont sans valeur au regard des dispositions de l'article 204 bis du même code et ne permettent pas aux intéressés de bénéficier, du chef de ces honoraires, de l'exonération de taxe complémentaire prévue audit article 204 bis.

**11349.** — M. Brocas expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que le prix de vente des céréales par les organismes stockeurs est calculé à partir d'un prix de base auquel sont ajoutées les primes bimensuelles de conservation et la marge dite « marge de rétrocession ». Il lui demande si, du point de vue de l'assiette de l'impôt sur le revenu, le prix de revient du stock doit être déterminé en y incluant les primes bimensuelles échues à la date de clôture de l'exercice, bien que les céréales soient des marchandises achetées et revendues en l'état et non des produits fabriqués. (Question du 5 août 1961.)

Réponse. — S'analysant comme un élément du prix de vente des céréales et n'étant acquises aux organismes stockeurs qu'au moment de la vente, les majorations bimensuelles du prix de rétrocession courues à la clôture d'un exercice à raison des produits en stock n'ont pas à entrer en ligne de compte pour l'évaluation desdits produits. Mais les primes supplémentaires de magasinage restant dues aux organismes stockeurs à la date de clôture de chaque exercice et qui leur sont payées par l'office national interprofessionnel des céréales doivent, par contre, en tant que créances acquises, être rattachées aux résultats dudit exercice.

**11351.** — Mme Ayme de La Chevrenière expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques les faits suivants : un chef de famille bénéficiant de quatre parts pour le calcul de l'impôt unique sur le revenu des personnes physiques a emprunté, en 1959, une somme de 1.500.000 francs pour effectuer des réparations dans une exploitation agricole qui lui rapporte 300.000 francs par an environ ; le remboursement de l'emprunt (annuités et intérêts) représente 400.000 francs par an ; l'imposition de ce contribuable s'est établie de la manière suivante pour les années 1959 et 1960 : en 1959, traitement et salaire 857.000 francs net, déficits fonciers 843.000 francs, bénéfice de l'année 14.000 francs. Le déficit de l'année disparaît alors que, sans aucun déficit foncier, il n'y aurait pas eu

d'imposition, puisque le revenu était inférieur à 880.000 francs ; en 1960, traitement et salaire 8.720 nouveaux francs, déficits fonciers 7.560 nouveaux francs, bénéfice de l'année 1.160 nouveaux francs ; en 1961, toutes réparations étant payées, l'imposition portera sur les 3.000 nouveaux francs de revenu de la propriété, alors que celle-ci ne rapportera même pas suffisamment pour payer le remboursement des annuités (capital et intérêts). Si l'on considère, d'autre part, un chef de famille bénéficiant de trois parts qui a emprunté en 1959 une somme de 2.700.000 francs pour effectuer des réparations à une ferme dont le revenu annuel est de 400.000 francs environ et qui rembourse annuellement une somme de 500.000 francs (capital et intérêts), l'imposition en 1959 et en 1960 a été la suivante : 1959, déficits fonciers 1.072.744, traitements et salaires 836.404, déficit restant 236.340 ; en 1960, déficits fonciers 5.973.61 nouveaux francs, déficit restant de 1959 2.363.40 nouveaux francs, déficit total 8.337.01 nouveaux francs, salaires 8.509.47 nouveaux francs, bénéfice de l'année 172.46 nouveaux francs ; en 1961, il n'existe plus de réparations et l'intéressé sera imposé sur l'excédent des salaires et sur les 4.000 nouveaux francs de fermage alors que ceux-ci ne suffiront pas pendant plusieurs années à rembourser les annuités de l'emprunt. Si l'on considère enfin le cas d'un ménage sans enfant bénéficiant de deux parts de revenu dont l'imposition, en 1959, s'est effectuée de la manière suivante : revenu 1.264.000 net, déficits fonciers 672.000 francs, bénéfice 592.000 ; ce contribuable ne sera imposé que sur 152.000 francs par application de l'abattement à la base de 440.000 francs. Elle lui demande si la comparaison de ces trois cas ne révèle pas certaines anomalies et s'il ne serait pas conforme à la plus stricte équité de permettre aux contribuables de n'opérer la déduction du déficit foncier que sur la part de leur revenu supérieure au montant de l'abattement à la base, afin que l'exonération dont ils peuvent bénéficier sur la première tranche de revenu puisse jouer concurremment avec l'exonération correspondant au déficit foncier. (Question du 5 août 1961.)

Réponse. — L'imputation, sur le revenu global, des déficits constatés dans les diverses catégories de revenus ne constitue que l'une des règles de détermination du revenu imposable et cette déduction est, dès lors, indépendante des modalités de calcul de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, remarque étant faite d'ailleurs, que ce dernier ne comporte pas d'abattement à la base, mais donne lieu à l'application d'une limite d'exonération et d'une décade dégressive. Il n'apparaît pas, dans ces conditions, qu'il serait justifié d'autoriser les contribuables à étaler sur une certaine période la déduction des déficits en ne tenant compte, chaque année, que de la fraction de ceux-ci qu'il serait possible de compenser avec des revenus donnant lieu à une imposition effective.

**11353.** — M. Becker expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'il arrive actuellement que certains retraités, malgré un revenu bien inférieur, payent plus d'impôts que du temps où ils étaient salariés parce qu'ils ne bénéficient plus de la réduction pour frais professionnels ; ils sont ainsi lourdement imposés alors qu'ils ne l'auraient jamais été comme salariés. Il y a là, semble-t-il, une anomalie car les frais professionnels étaient calculés non pas en tant que tels, mais simplement pour soulager toute une catégorie de petits salariés. Il lui demande s'il ne serait pas possible de revoir l'assiette de l'impôt des retraités de manière à éviter ces contributions abusives. (Question du 5 août 1961.)

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article 13 du code général des impôts, les charges susceptibles d'être admises en déduction pour l'établissement de l'impôt sont, en principe, celles qui grèvent directement le revenu imposable, c'est-à-dire les dépenses exposées par le contribuable en vue de l'acquisition et de la conservation de ce revenu. C'est par application de cette règle que l'article 83 du même code prévoit que le montant net des traitements et salaires est déterminé en faisant application d'une déduction forfaitaire destinée à tenir compte de ceux des frais inhérents à la fonction ou à l'emploi qui ne sont pas couverts par des allocations spéciales. Contrairement à ce que semble supposer l'honorable parlementaire, cette déduction forfaitaire a donc uniquement pour objet de soustraire à l'impôt la fraction du salaire affectée au paiement des dépenses professionnelles. Or, les dépenses supportées par les retraités, n'ont pas, d'une manière générale, le caractère d'une charge de leurs revenus, mais représentent seulement des dépenses d'ordre personnel qui ne peuvent, quelle que soit la nature desdits revenus, être déduites de ceux-ci pour l'établissement de l'impôt. La mesure suggérée dans la question posée serait donc directement contraire aux principes régissant la détermination du revenu imposable et, pour ce motif, elle ne peut être retenue. Mais, il y a lieu de remarquer que les pensions de retraite ne sont, comme les traitements publics ou privés, comprises dans les bases de l'impôt sur le revenu des personnes physiques que pour 80 p. 100 de leur montant net et qu'elles ouvrent droit à une réduction d'impôt de 5 p. 100 lorsqu'elles ont donné lieu au versement forfaitaire.

**11354.** — M. Jean-Paul Palewski expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'administration des contributions directes modifie le chiffre d'affaires annuel (actuellement de 400.000 NF), pour lequel les commerçants bénéficient du forfait, dans les premiers mois qui suivent l'exercice écoulé, et ce, avec effet rétroactif certaines années. Ce procédé limite la protection des petites affaires qui ne peuvent, ou ne veulent pas

changer de régime, le régime du bénéfice réel nécessitant d'importants frais de comptabilité. Il en résulte un malthusianisme économique inadmissible dans une économie en progression. Il lui demande s'il ne pense pas que l'administration devrait fixer au moins quatre mois avant la fin d'un exercice, le chiffre, modifié ou non, qui reste valable. (Question du 5 août 1961.)

Réponse. — La fixation du chiffre d'affaires dans la limite duquel les entreprises sont normalement soumises au régime du forfait pour la détermination de leur bénéfice imposable relève du domaine législatif et échappe dès lors à la compétence de l'administration. Mais le fait que ce chiffre d'affaires serait éventuellement, en cas d'évolution des prix, augmenté à la fin d'une année donnée ne saurait être considéré comme étant de nature à limiter la protection des petites entreprises, une telle augmentation leur permettant, au contraire, de demeurer, le cas échéant, sous le régime du forfait. D'autre part, il est à noter que pour tenir compte de la situation particulière des entreprises dont le chiffre d'affaires vient à dépasser la limite au-dessus de laquelle elles cessent de bénéficier de ce régime et éviter notamment que de telles entreprises soient incitées à restreindre volontairement leur activité, il a été admis que ces entreprises peuvent rester imposées d'après le montant du bénéfice forfaitaire jusqu'à l'expiration de la période biennale pour laquelle celui-ci a été fixé, lorsque le dépassement du chiffre d'affaires est enregistré au cours de la deuxième année de cette période et qu'il n'y a pas eu changement notoire dans la nature et les conditions de l'exploitation. En outre, dans le cas où elles n'ont pas bénéficié de cette tolérance, lesdites entreprises sont admises, pour la première année d'application du régime du bénéfice réel, à ne produire à l'appui de leur déclaration qu'un « état des bénéfices » énonçant les produits bruts et les charges déductibles pour la détermination du bénéfice net, appuyé éventuellement des seuls éléments de comptabilité qu'elles possèdent. Ces solutions paraissent de nature à répondre aux préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire.

11358. — M. Colonna d'Anfrani expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'à la suite d'une évolution de la jurisprudence du Conseil d'Etat, l'administration n'admet plus la possibilité de constituer en franchise d'impôt des provisions de propre assureur. Or, ces dotations sont pourtant assimilables aux primes payées à des assureurs, lesquelles sont admises en dépenses d'exploitation, on ne voit pas pourquoi les deux systèmes d'auto-assurance et d'assurance par les tiers doivent continuer à faire l'objet de deux régimes différents. Dans le cadre de la décision ministérielle du 16 juillet 1957, qui règle le sort des provisions de propre assureur constituées avant la nouvelle jurisprudence du Conseil d'Etat, certaines incertitudes demeurent, notamment dans le cas d'entreprises d'armement qui couvrent elles-mêmes l'ensemble des risques pouvant affecter leurs navires (corps et machines). Il lui demande si le fonds d'assurance existant doit être considéré comme un fonds d'ensemble destiné à faire face aux risques qui peuvent atteindre l'une des unités de l'entreprise, qu'il s'agisse de navires ayant donné lieu avant 1956 à des dotations annuelles d'assurance ou qu'il s'agisse de navires neufs livrés postérieurement à 1956 ; ou bien doit-on individualiser le fonds d'assurance par navire, c'est-à-dire qu'en cas de vente ou de mise hors service, il y a lieu de reverser dans le compte de pertes et profits l'excédent positif ou négatif du fonds d'assurance tel qu'il ressort des opérations comptables propres au navire vendu. En faveur de la première théorie, on peut retenir la théorie d'une probabilité de risques non individualisés à couvrir par une masse de primes ; de plus, il semble résulter de la réponse du secrétaire d'Etat au budget n° 8996 (Journal officiel, débats A. N. du 19 mars 1958) que lorsque l'entreprise demeure en tout ou partie son propre assureur, les provisions peuvent être maintenues en franchise d'impôt au passif du bilan de clôture de chaque exercice dans la mesure où leur montant global n'excède pas le risque total apprécié à la date de cette clôture en vue duquel elles avaient été constituées. Dans le cas où cette théorie serait confirmée, quel est le critère d'appréciation du risque total ou, si l'on veut, de la valeur de remplacement du bien ayant donné lieu à provision, compte tenu du fait que certaines entreprises ont pu et continuent à faire couvrir par des assureurs une partie du risque dont le complément est couvert par le fonds d'assurance qu'elles ont constitué et, si l'on veut, par les amortissements comptabilisés. (Question du 5 août 1961.)

Réponse. — Les provisions de propre assureur régulièrement constituées par une entreprise d'armement, au cours d'exercices arrêtés antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1957, pour faire face aux risques de perte de ses navires peuvent être maintenues en franchise d'impôt au passif du bilan, dans les conditions prévues par la décision ministérielle du 16 juillet 1957 à laquelle se réfère l'honorable parlementaire, dans la mesure où elles ne viennent pas à excéder le montant des risques en cause dont cette entreprise conserve la charge, sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant que ces risques correspondent aux navires mêmes ayant donné lieu à la constitution des provisions ou à de nouveaux navires. Le montant des risques considérés doit, à la clôture de chaque exercice, être réputé égal au montant même de la franchise si l'entreprise a contracté une police d'assurances comportant une telle franchise ou, en l'absence de toute assurance, à la différence entre la valeur de remplacement des navires, appréciée à la date de clôture de l'exercice, et les amortissements déjà pratiqués en franchise d'impôt à raison de ces éléments.

11412. — M. Volquin manifeste son étonnement à M. le ministre des finances et des affaires économiques à l'occasion de l'arrêté du 28 juillet 1961 consacrant la suppression de 25 perceptions dont certaines auraient pu et dû être maintenues. Il fait observer que : a) il avait été entendu qu'après la suppression de 108 d'entre elles (au lieu de 150 primitivement décidée) aucune autre ne serait envisagée tant qu'un plan de remise en ordre n'aurait été étudié et élaboré ; b) il importe de ne pas perdre de vue que, s'agissant d'un service public, le maintien des postes, même non rentables, dans des régions rurales et désertées, s'impose dans le cadre même de la politique actuelle de décentralisation et d'équipement ; c) il ne faut pas oublier que de nombreux comptables ont assuré couramment des intérêts et géré (ou gèrent) ainsi deux postes ou plus en y laissant une partie de leur santé et que certaines suppressions nécessiteront la création d'autres emplois. Aussi paraît-il absolument nécessaire de reviser éventuellement cette mesure tant qu'un plan d'ensemble intéressant tous les services extérieurs des finances n'aura pas été élaboré et mis sur pied dans le cadre de la réforme fiscale envisagée et de tenir l'engagement qui avait été pris devant le Parlement lors de la discussion budgétaire. Il lui demande quelle est l'économie réalisée compte tenu des nouvelles créations d'emploi rendues obligatoires dans le cadre de la réorganisation qui en découle. (Question du 12 août 1961.)

Réponse. — a) Conformément aux engagements pris, l'arrêté du 28 juillet 1961 portant suppression de 25 perceptions a été précédé d'une étude approfondie du cas de chaque poste, appuyée sur l'avis de toutes les autorités et instances compétentes ; b) l'administration a veillé à ne pas rompre les contacts existant entre les comptables, d'une part, les municipalités et les populations locales, d'autre part ; elle a tenu compte, par ailleurs, des courants qui se dégagent de l'évolution économique et démographique et qui inspirent la politique actuelle de décentralisation et d'équipement. C'est ainsi que sur les 25 perceptions supprimées, 12 d'entre elles étaient en résidence dans la même localité que les perceptions auxquelles elles ont été rattachées ; en ce qui concerne les 13 autres perceptions, l'éloignement maximum des communes de la perception de rattachement est inférieur à 15 kilomètres ; c) les suppressions prononcées n'ont nécessité aucune création d'emploi. Dans la mesure où elles portent sur des postes vacants, elles permettent, au contraire, de réduire le nombre des postes dont la gestion est confiée à des intérimaires. A cet égard, elles sont donc de nature à alléger la tâche de certains comptables actuellement chargés de la gestion de deux postes. Grâce aux fusions de postes comptables qu'elles entraînent, les suppressions de perceptions doivent permettre de réaliser des économies sur l'ensemble des frais de gestion, notamment en ce qui concerne les dépenses de matériel et le loyer des locaux.

11432. — M. Trebosc rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques la situation des percepteurs issus du cadre des emplois réservés. Certains de ces fonctionnaires n'ont reçu leur nomination que plusieurs années après leur inscription sur la liste de classement aux emplois réservés et, de ce fait, ont été lésés dans leur avancement. Le décret du 22 juin 1946 tend à réparer certaines injustices dont auraient été victimes un certain nombre de percepteurs issus du cadre des emplois réservés. Mais quelques fonctionnaires de cette catégorie n'ayant pas encore bénéficié des dispositions de ce décret, il lui demande s'il n'envisage pas d'étendre à tous les percepteurs, issus du cadre des emplois réservés, les avantages du décret du 22 juin 1946. (Question du 19 août 1961.)

Réponse. — En vertu de la règle du paiement après service fait, la prise de rang d'un fonctionnaire dans son emploi ne peut — sauf exception prévue par la loi — être fixée à une date antérieure à celle de son installation. C'est pour ce motif que certains percepteurs nommés au titre des emplois réservés n'ont pris rang dans leur grade que longtemps après leur classement. Leur nomination effective s'étant trouvée elle-même retardée en raison des préférences très limitées qu'ils avaient exprimées à l'époque quant à leur affectation. Les intéressés ne pouvaient dès lors, en droit strict comme en équité, se prévaloir d'un préjudice de carrière puisque le retard apporté à leur nomination constituait la conséquence directe des choix qu'ils avaient exprimés. Toutefois, par mesure de bienveillance, l'administration a fait bénéficier certains des intéressés du décret du 22 juin 1946, lequel prévoyait que les percepteurs appartenant soit au 2<sup>e</sup> échelon, soit au 1<sup>er</sup> échelon de la 1<sup>re</sup> classe pourraient être inscrits au tableau d'avancement pour la classe supérieure quelle que soit leur ancienneté dans leur grade. Les agents nommés par la voie des emplois réservés ont ainsi pu bénéficier d'un avancement qui a compensé, au moins en partie, les retards de carrière résultant de leur nomination tardive. De nouvelles mesures ont été prises en leur faveur lors de l'entrée en vigueur du statut des personnels de la catégorie A des services extérieurs du Trésor, fixé par le décret n° 57.987 du 30 août 1957, l'article 57 dudit décret ayant prévu l'harmonisation des carrières des percepteurs et chefs de service préalablement à leur intégration dans les nouveaux grades d'inspecteur et d'inspecteur central. L'ensemble de ces décisions a permis de remédier à une situation qui, il convient de le rappeler, n'était pas imputable à l'administration mais aux intéressés eux-mêmes ; en raison de leur caractère dérogatoire, il n'est pas envisagé de les généraliser.

11532. — **M. André Marie** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une décision de l'administration des finances, publiée au *Bulletin officiel* des contributions directes et du cadastre (année 1946, 2<sup>e</sup> partie, n° 7, p. 209), a admis que ne sont pas soumises à l'impôt général sur le revenu et n'ont pas à être mentionnées sur les déclarations annuelles les indemnités forfaitaires n'excédant pas 1.000 anciens francs servies aux sapeurs-pompiers volontaires et que, d'autre part, par circulaire n° 109, en date du 31 mars 1954, **M. le ministre de l'intérieur** a fait connaître à **MM. les députés** que le chiffre de 1.000 francs retenu en 1946, comme maximum en ce qui concerne les indemnités forfaitaires, avait été porté à 10.000 anciens francs en accord avec **M. le secrétaire d'Etat au budget**, il lui demande, en raison de l'augmentation du coût de la vie, depuis 1954, quel est à présent le chiffre maximum admis par l'administration en ce qui concerne les indemnités forfaitaires annuelles servies aux sapeurs-pompiers volontaires. (Question du 6 septembre 1961.)

Réponse. — Les indemnités annuelles que certaines communes allouent à leurs sapeurs-pompiers volontaires présentent, en droit strict, le caractère d'une rémunération imposable et ce n'est que dans la mesure où elles peuvent être regardées comme absorbées en totalité par les dépenses qu'entraîne pour les intéressés l'exercice de leurs fonctions qu'elles sont susceptibles d'être exonérées de l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Comme ces dépenses ne semblent pas, d'une manière générale, devoir excéder la limite d'exonération de 100 nouveaux francs (actuellement admise), il n'apparaît pas qu'il y ait lieu de relever cette limite.

11535. — **M. Poudevigne** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret n° 51-590 du 23 mai 1951 accorde le bénéfice de réduction d'âge à certains fonctionnaires en cas de retraite anticipée. Il lui demande : 1° si ces mesures ne sont applicables qu'au service de la guerre 1914-1918. Dans l'affirmative, de quels textes légaux résulterait l'interprétation limitative ; 2° la loi du 22 mai 1925 ayant accordé une réduction de durée de service en vue d'une retraite anticipée pour les titulaires d'une pension militaire d'invalidité d'au moins 25 p. 100, est-elle toujours en vigueur et, dans la négative, quels textes l'auraient abrogée. (Question du 6 septembre 1961.)

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire : 1° que l'article L. 5 (1<sup>er</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraites, annexé au décret n° 51-590 du 23 mai 1951, prévoit, en vue d'une mise à la retraite anticipée, une réduction d'âge et de durée de services pour les fonctionnaires anciens combattants ; les périodes qui permettent de prétendre à cette réduction sont celles auxquelles sont attachés des bénéfices de campagne double, ceux-ci ayant pu être attribués pour des services autres que ceux de la guerre 1914-1918 ; 2° que la loi du 22 mars 1928 (et non du 22 mai 1925) prévoit, par ailleurs, une réduction de l'âge d'ouverture du droit à pension pour les fonctionnaires civils, réformés de guerre, atteints d'une invalidité d'au moins 25 p. 100 ; cette dernière réduction ne peut toutefois être accordée qu'aux agents qui n'ont pas déjà opté pour la retraite anticipée résultant de l'application de l'article L. 5 (1<sup>er</sup>) du code des pensions, dont les dispositions ne peuvent se cumuler avec celles de la loi du 22 mars 1928.

11538. — **M. Waldeck Rochet** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelle a été la destination des vins du hors quantum de la récolte 1959 et de la récolte 1960, commercialisés : 1° par les déclarants de la métropole ; 2° par ceux d'Algérie, ainsi que les quantités absorbées par chacune de ces destinations. (Question du 6 septembre 1961.)

Réponse. — Les statistiques établies par le ministère des finances (direction générale des impôts) ne permettent pas de fournir les renseignements demandés par l'honorable parlementaire.

11540. — **M. Colette** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certaines communes ont supprimé cette année la taxe de voirie, reportant sur les contributions foncières la charge de l'ancienne taxe vicinale ; il en résulte que les conventions passées entre bailleurs et locataires sur les biens situés dans ces communes se sont vues modifiées, puisque l'impôt foncier se trouvait à la charge du propriétaire et la cotisation pour le budget annexe des prestations familiales agricoles, ainsi que la taxe vicinale à la charge du locataire. Un important préjudice est donc causé aux propriétaires qui, s'ils avaient pu prévoir de telles dispositions, auraient pris d'autres dispositions lors de la conclusion du bail. Il lui demande : 1° si cette modification est régulière et, dans ce cas, sur quels textes s'appuient les communes en question ; 2° dans l'affirmative, quelle serait la juridiction compétente pour connaître des litiges ainsi créés, compte tenu de ce que les demandes en révision de fermage paraissent actuellement limitées par l'article 812 du code rural. (Question du 6 septembre 1961.)

Réponse. — 1° Les articles 13 et 18 de l'ordonnance n° 59-115 du 7 janvier 1959, qui ont remplacé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1960, la taxe vicinale par la taxe de voirie, ayant conféré un caractère facultatif à cette dernière, les communes ont effectivement la faculté de renoncer à établir ladite taxe et de pourvoir aux dépenses des voies communales et des chemins ruraux au moyen de centimes additionnels ordinaires portant sur les anciennes

contributions directes ; 2° le problème de compétence juridictionnelle posé par l'honorable parlementaire ayant trait à la fixation du prix des fermages, son examen relève de la compétence du ministère de la justice.

11597. — **M. Ernest Denis** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, conformément à l'article 1508 du code général des impôts, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères porte sur toutes les propriétés assujetties à la contribution foncière ou temporairement exemptées de cette contribution, à l'exception des usines et des maisons ou parties de maisons louées pour un service public, ainsi que celles situées dans la partie de la commune où ne fonctionne pas le service d'enlèvement des ordures. Il lui demande s'il lui paraît logique d'imposer à cette taxe des garages privés qui, par leur nature même, n'ont jamais recours au service d'enlèvement des ordures ménagères. (Question du 11 septembre 1961.)

Réponse. — Les occupants des garages privés situés dans la partie d'une commune où fonctionne le service d'enlèvement des ordures ménagères ayant toute faculté d'utiliser ce service, à l'instar des occupants des autres immeubles soumis à la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, en vertu des dispositions de l'article 1508 du code général des impôts, il est parfaitement normal que les garages dont il s'agit soient imposés à ladite taxe. Il convient d'ailleurs d'observer que si, d'une manière générale, les prestations auxquelles un garage privé donne lieu de la part du service de nettoyage sont, en fait, peu importantes — et parfois même pratiquement inexistantes ainsi que le souligne l'honorable parlementaire — les cotisations correspondantes sont, de leur côté, très minimes, eu égard à la modicité du revenu net foncier d'après lequel les propriétés de cette nature sont assujetties à la taxe d'enlèvement des ordures ménagères.

11598. — **M. Ernest Denis**, se référant à la réponse faite le 20 juillet 1961 à sa question écrite n° 10278, rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, si l'article 13 du C. G. I. prévoit que le revenu servant de base à l'I. R. P. P. doit être déterminé en tenant compte des produits et avantages dont le contribuable a joui en nature, l'article 82 du même code précise que les avantages en nature dont il convient de tenir compte sont ceux « accordés ou alloués » au contribuable en sus de son traitement, qu'il ne peut donc s'agir, bien évidemment, que d'avantages en nature qui lui sont accordés ou alloués par des tiers et non ceux qu'il s'accorde ou s'alloue à lui-même. Que, si en était différemment, et l'article 13 ne distinguant pas entre l'origine meuble ou immeuble des profits ou avantages dont le contribuable a joui en nature, il en découlerait que la possession d'un cheptel, d'une automobile, voire d'un cyclomoteur ou d'un poste de télévision devrait entraîner l'imposition du profit qu'un tel bien « pourrait produire » s'il était donné en location, qu'en effet, la disposition de ces biens constitue également, pour leur propriétaire, « une forme de perception d'un revenu ». Il lui demande : 1° quelle est la justification juridique de l'imposition d'un loyer qui n'a pas été perçu, sous le prétexte qu'il aurait pu l'être ; 2° si une justification est découverte, les raisons pour lesquelles l'article 31 ne défalque pas du revenu fictif imposé, outre les charges, le loyer du logement du contribuable, puisque celui-ci devrait bien évidemment se reloger dans l'hypothèse envisagée par l'article 30, où il louerait son propre logement. (Question du 11 septembre 1961.)

Réponse. — 1° Ainsi qu'il a été précisé dans la réponse à laquelle se réfère l'honorable parlementaire, l'article 13 du code général des impôts prévoit que le revenu global servant de base à l'impôt sur le revenu des personnes physiques doit être déterminé en tenant compte des produits et des avantages dont le contribuable a joui en nature. Or la disposition d'un logement constitue bien, pour son propriétaire, une forme de perception en nature d'un revenu foncier. L'article 14 dudit code, qui définit les revenus fonciers, stipule d'ailleurs que doivent être compris dans cette catégorie, lorsqu'ils ne sont pas inclus dans les bénéfices d'une entreprise industrielle, commerciale ou artisanale, d'une exploitation agricole ou d'une profession non commerciale, les revenus des propriétés bâties ou non bâties de toute nature (à l'exclusion des bâtiments ruraux qui sont exonérés) sans distinguer suivant que le propriétaire les donne ou non en location. Au surplus, l'article 30 du même code précise expressément les règles de détermination du revenu brut en ce qui concerne les immeubles ou parties d'immeubles dont le propriétaire se réserve la jouissance. C'est donc sur des dispositions législatives formelles que se fonde l'imposition du revenu en nature que constitue, pour son propriétaire, la jouissance d'un logement. Enfin, si l'article 82 du code général des impôts dispose que les avantages en nature dont il y a lieu de tenir compte pour la détermination des bases d'imposition sont ceux qui sont accordés aux salariés en sus de leur rémunération proprement dite, cette précision trouve son explication dans le fait que cet article vise exclusivement les revenus imposables dans la catégorie des traitements et salaires et elle ne saurait dès lors s'opposer à l'imposition, dans la catégorie des revenus fonciers, du revenu afférent aux immeubles occupés par leur propriétaire. En revanche, aucune disposition particulière, définissant en cette matière les conditions d'application des dispositions générales de l'article 13 précité, ne permet l'imposition du revenu en nature correspondant, pour leur propriétaire, à la disposition de biens mobiliers de la nature de ceux notamment qui sont visés dans la question. 2° En vertu de l'article 28 du code général des impôts, le revenu net foncier à comprendre dans les bases de l'impôt sur le revenu des personnes physiques est égal, qu'il s'agisse d'immeubles loués ou occupés par

leur propriétaire, à la différence entre le revenu brut et les charges de la propriété. Or le loyer que devrait payer un propriétaire pour se loger, dans l'hypothèse où il louerait l'immeuble qu'il occupe, ne constitue nullement une charge dudit immeuble. Ce « loyer de logement » ne correspond d'ailleurs à aucune charge réelle. Il n'a pas à figurer par suite dans l'énumération des charges déductibles donnée par l'article 31 du code précité et il ne peut, dans ces conditions, être mis en déduction.

**11606.** — M. André Davoust demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si un gendarme mis à la retraite sur sa demande, âgé de cinquante ans, titulaire d'une pension d'ancienneté au titre de la gendarmerie, peut être titularisé dans un emploi communal tout en cumulant son traitement municipal et sa pension d'ancienneté de gendarme, et cela jusqu'à la limite d'âge afférente à son nouveau grade municipal; dans l'affirmative, si un texte quelconque s'oppose à l'acquisition par l'intéressé de nouveaux droits à pension, au titre de la C. N. R. A. C. L. (Question du 11 septembre 1961.)

Réponse. — Le fait, pour un agent, d'être titulaire d'une pension d'ancienneté de l'Etat ne s'oppose pas en lui-même à ce que cet agent puisse reprendre un emploi communal, s'il remplit par ailleurs les conditions requises pour occuper cet emploi. L'agent qui reprend une activité dans ces conditions est normalement soumis aux règles de cumul de pensions et de rémunérations publiques telles qu'elles résultent notamment des dispositions de l'article 16 du décret du 29 octobre 1936 modifié. Il ne peut donc cumuler sa pension de retraite et les émoluments correspondant à ses nouvelles fonctions, et sous réserve de l'application éventuelle de réductions sur le montant de la suspension, que dans la limite: soit des émoluments afférents à son nouvel emploi; soit des derniers émoluments afférents à l'emploi au titre duquel il a été retraité; soit de cinq fois la rémunération soumise à retenue afférente à l'indice 100 prévu par le décret n° 48-1103 du 10 juillet 1948. L'intéressé n'ayant pas été mis à la retraite par limite d'âge peut, s'il est titularisé dans son emploi communal, acquérir de nouveaux droits à pension à la C. N. R. A. C. L. au titre dudit emploi. Il doit à cet effet, conformément aux dispositions de l'article L. 33 du code des pensions civiles et militaires de retraite, renoncer, dans un délai de trois mois à compter de sa rémunération à cet emploi, à la faculté de cumuler sa pension de l'Etat avec son traitement d'activité.

**11637.** — M. Just Evrard expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'une entreprise a acquis une créance de dommages de guerre qu'elle a réinvestie dans la construction d'un immeuble; que les indemnités reçues de l'Etat, inférieures aux dépenses engagées, ont été affectées à l'amortissement dudit immeuble; que les amortissements normaux pratiqués ont été calculés sur la différence entre le prix d'acquisition augmenté du coût de la construction et la participation financière de l'Etat; que, par la suite, cet immeuble est apporté à une société civile immobilière et que le chef d'entreprise a demandé à bénéficier des dispositions de l'article 40 du code général des impôts pour l'exonération de la plus-value résultant de cet apport; que la condition essentielle à laquelle est subordonnée la dite exonération est le réinvestissement en immobilisations. Dans l'entreprise, d'une somme égale au montant des plus-values augmentées du prix de revient des éléments cédés. Il lui demande si, dans le cas présent, pour déterminer le montant de la somme à réinvestir, le prix de revient de l'immeuble apporté doit être évalué: au total formé par le prix d'acquisition de dommages de guerre et le coût de la construction; ou seulement à la différence entre cette évaluation et les indemnités reçues de l'Etat; cette différence représentant, pour l'entreprise, le coût réel de cette immobilisation. (Question du 11 septembre 1961.)

Réponse. — Le prix de revient de l'immeuble visé dans la question est représenté par la différence entre, d'une part, le prix d'achat de la créance de dommages de guerre augmenté du coût effectif de reconstruction et, d'autre part, le montant de l'indemnité perçue. Il s'ensuit notamment que c'est en partant d'un prix de revient ainsi calculé qu'il convient de déterminer la somme à réinvestir, pour bénéficier, à raison de la plus-value résultant de l'apport dudit immeuble en société, de l'exonération édictée sous condition de remploi par l'article 40 du code général des impôts.

**11647.** — M. Ziller expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la « vignette auto » a été instituée en juin 1956 pour alimenter le fonds de solidarité en faveur des vieillards. Il lui demande en conséquence: 1° quelles ont été les recettes inscrites annuellement au budget à l'occasion des la vente des « vignettes auto »; 2° quelles ont été annuellement et par catégorie les sommes versées aux divers bénéficiaires suivants: a) vieux travailleurs salariés; b) économiquement faibles; c) retraités artisans; d) retraités commerçants et industriels; e) agriculteurs. (Question du 12 septembre 1961.)

Réponse. — 1° Le produit de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur s'élève à 1.776,6 millions de nouveaux francs pour la période 1956-1960, et se décompose comme suit: 270,7 en 1956; 325,5 en 1957; 360,7 en 1958; 391 en 1959 et 428,7 en 1960; 2° les sommes versées pendant la même période, par les principaux régimes sociaux à leurs ressortissants au titre de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité atteignent 4.451,3 millions de nouveaux francs, se décomposant comme suit: 1.473,5 millions de

nouveaux francs pour les années 1956 et 1957; 976,2 en 1958; 1.000,1 en 1959; 1.001,5 en 1960. La répartition selon les différentes catégories de bénéficiaires est donnée par le tableau ci-dessous:

ANNEES	VIEUX travailleurs salariés.	ECONOMIQUEMENT faibles (1).	RETRAITES artisans.	RETRAITES commerçants et industriels.	RETRAITES des professions libérales.	EXPLOITANTS agricoles retraités.
1956 et 1957.....	891,6	138,9	51,9	59,4	4,3	325,7
1958.....	573,7	114,4	32,3	36,8	2,6	249,4
1959.....	571	101,2	35,9	42,5	2,7	243,8
1960.....	518,7	129,1	31,6	36,9	2,7	249,2

(1) Personnes ne relevant pas d'un régime de retraite professionnel.

**11724.** — M. Fourmond expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que le décret du 31 décembre 1959 confirmant la décision ministérielle du 10 décembre 1956 exonère de la taxe générale et de la surtaxe sur les véhicules de transports de marchandises, instituée par le décret du 19 septembre 1956, les véhicules spécialement aménagés pour le transport du matériel des forains à usage de fêtes exclusivement; que les véhicules affectés à l'enlèvement des ordures ménagères et au nettoyage de la voie publique ainsi que les tonnes à vidange et les triqueballes bénéficient de la même exonération; il lui demande si cette exonération ne pourrait être étendue aux véhicules spécialement aménagés pour le transport des bulldozers lorsque ces véhicules ne peuvent servir exclusivement qu'à ce transport. (Question du 23 septembre 1961.)

Réponse. — Les véhicules routiers aménagés pour le transport d'engins de travaux publics constituent des véhicules servant à un transport de marchandises (Conseil d'Etat, 25 mai 1960, affaire Chat-Locussol). Dans l'état actuel des textes, aucune disposition ne permet d'exclure du champ d'application ou d'exonérer des taxes sur les transports de marchandises les véhicules dont il s'agit. Il convient cependant de souligner la modicité de la charge fiscale qui grève ces véhicules du fait des possibilités de cumul des réductions de tarif prévues à l'article 4 du décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 et de la possibilité qui est offerte aux entreprises de travaux publics d'acquitter la taxe générale et, éventuellement, la surtaxe selon un tarif journalier. Par ailleurs, il n'échappera pas à l'honorable parlementaire que si l'exemption des taxes en cause était accordée par un nouveau texte aux véhicules affectés au transport des bulldozers, le bénéfice d'une telle mesure serait revendiqué par tous les propriétaires de véhicules servant au transport d'autres matériels industriels ou de travaux publics auxquels il serait impossible d'opposer un refus. Pour ces motifs, l'exonération de cette catégorie particulière de véhicules routiers ne peut être envisagée.

**11732.** — M. Crouan demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si l'article 771 du code général des impôts peut aboutir à l'imposition, à la taxe spéciale progressive, de donations effectuées au profit de personnes autres que les héritiers, et expose le cas suivant: M. X... a fait, en octobre 1956, donation à sa fille avec stipulation que cette dernière donne elle-même les biens reçus à ses deux enfants. Cette condition a été immédiatement exécutée (donation secondaire dans un contrat à titre gratuit). La taxe spéciale progressive a été alors perçue sur la valeur des biens donnés, soit sur 65.500 NF. Mme X... décède en octobre 1959, laissant pour une seule héritière sa fille. L'actif de la succession de Mme X... s'élève à 29.700 NF. La taxe spéciale progressive a été perçue sur cet actif. Faut-il réintégrer à l'actif de la succession le montant de la donation pour appliquer le taux de la taxe spéciale progressive prévu pour les tranches les plus élevées, alors que les donataires ne viennent pas à la succession de Mme X... comme héritière. (Question du 23 septembre 1961.)

Réponse. — L'article 4 du décret n° 56-663 du 6 juillet 1956, pris pour l'application de l'article premier de la loi n° 56-639 du 30 juin 1956, actuellement abrogée, étendait à la taxe spéciale progressive sur les biens transmis à titre gratuit, instituée par ce texte, les dispositions de l'article 771 (alinéas 1 et 2) du code général des impôts, prescrivant qu'il soit fait mention dans tout acte constatant une transmission entre vifs à titre gratuit et dans toute déclaration de succession des donations antérieurement consenties par le donateur ou le défunt, pour autant qu'il s'agisse de donations intervenues postérieurement à l'entrée en vigueur du décret susvisé du 6 juillet 1956. Il résulte de cette disposition que la liquidation de la taxe spéciale doit être effectuée en ajoutant à l'actif global net de la succession le montant des donations consenties par le défunt depuis l'entrée en vigueur du décret du 6 juillet 1956, quels qu'en aient été les bénéficiaires, et en considérant les biens dont le montant n'a pas encore été assujéti à ladite taxe comme inclus dans les tranches les plus élevées de l'actif imposable. Dans le cas visé par l'honorable parlementaire, la taxe doit donc être liquidée sur 29.700 NF, montant des biens non encore imposés à la taxe spéciale, au taux de 5 p. 100 applicable à la tranche excédant 50.000 NF.

**11733.** — **M. Bellec** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si un fonctionnaire civil titulaire d'une pension militaire proportionnelle, lorsqu'il opte pour la pension civile, peut obtenir la prise en compte des services militaires légaux et de mobilisation, ainsi que des bénéfices de campagne y afférents. (*Question du 23 septembre 1961.*)

**Réponse.** — En application des dispositions de l'article L 17, 1<sup>o</sup> du code des pensions civiles et militaires de retraite tel qu'il a été complété par le décret n° 55-957 du 11 juillet 1955, le militaire retraité, titulaire d'une pension militaire proportionnelle qui reprend du service comme fonctionnaire civil en acquérant de nouveaux droits à pension, peut, lors de son admission à la retraite au titre de son emploi civil, opter pour la prise en compte dans sa pension civile des services militaires légaux et de mobilisation, ainsi que des bénéfices de campagne y afférents. S'il réclame le bénéfice de cette option, sa pension militaire doit être révisée en conséquence.

**11738.** — **M. Nader** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quel est le régime de taxes sur le chiffre d'affaires applicable : 1<sup>o</sup> aux armateurs propriétaires de navires sabliers qui extraient du sable en mer, le transportent sur leurs bateaux et le vendent soit aux entrepreneurs, soit aux cultivateurs, étant fait remarquer que les armateurs en cause sont assimilés aux armateurs à la pêche par les services de l'inscription maritime et devraient, en conséquence, être considérés comme vendant le produit de leur pêche ; 2<sup>o</sup> éventuellement les taxes qui seraient dues sur les mêmes opérations effectuées pour le comble des ponts et chaussées le sable extrait et transporté étant directement reversé en mer pour les travaux d'emblaiement et de construction d'un port. (*Question du 23 septembre 1961.*)

**Réponse.** — 1<sup>o</sup> Les dispositions des articles 271 (5<sup>e</sup> et 1575, 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>) du code général des impôts qui donnent l'énumération des produits de la pêche exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée et de la taxe locale doivent être interprétées strictement et ne sauraient être étendues au sable extrait de la mer par les pêcheurs sabliers. Les intéressés sont donc redevables des taxes dans les conditions habituelles, mais ils peuvent revendiquer la qualité d'artisan et n'acquiescer que la taxe locale si, eu égard à la main-d'œuvre et au matériel utilisés, ils satisfont aux exigences des articles 1649 quater A et B du code précité ; 2<sup>o</sup> le sable livré au service des ponts et chaussées en vue de remblayer et de construire un port doit, sous réserve de l'application du régime de l'artisanat, supporter la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 20 p. 100, les textes actuels ne prévoyant en la circonstance aucune mesure de faveur.

**11741.** — **M. Carous** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'aux termes de l'article 1235, paragraphe 1<sup>er</sup>, du code général des impôts, l'exonération de droits de mutation après décès est applicable aux successions de militaires et civils décédés en Afrique du Nord, victimes d'opérations militaires ou d'attentats terroristes. Mais la rédaction imparfaite de ce texte, qui ne vise que les décès survenus « en Afrique du Nord », provoque des discussions entre les familles des victimes et l'administration de l'enregistrement. Cette administration, en effet, indique que dans l'état actuel des textes, l'exonération ne semble pas applicable aux successions des victimes d'opérations militaires ou attentats terroristes d'Afrique du Nord lorsque les décès sont survenus en France. Ce qui équivaut à dire que rapatrier les grands malades et blessés dans la métropole c'est, en cas de décès, ne pouvoir réclamer l'exonération. La succession d'un capitaine de réserve, reconnu « Mort pour la France » par décision du ministre des armées en date du 17 janvier 1961, n'a pu en conséquence, jusqu'à ce jour, bénéficier de l'exonération parce que le défunt, mort des suites de la campagne d'Algérie, est décédé en France dans un hôpital de Paris. Sa famille a alors sollicité l'exonération accordée par un texte plus général aux militaires morts pour la France durant la guerre. Cette exonération lui a également été refusée jusqu'à ce jour, sous le prétexte que la campagne d'Algérie ne serait pas une guerre. Il nous semblait cependant que la plus haute autorité de l'Etat avait reconnu l'état de guerre en Algérie et offert la paix des braves aux belligérants adverses... C'est pourquoi il lui demande s'il ne lui paraît pas indispensable d'autoriser l'administration de l'enregistrement à interpréter les textes fiscaux précités dans un sens à la fois conforme au bon sens, à la justice et à la vérité. (*Question du 23 septembre 1961.*)

**Réponse.** — Par une interprétation libérale des dispositions de l'article 1235-6<sup>o</sup> du code général des impôts, il est admis que, quel que soit le lieu du décès, les successions des militaires et civils, victimes d'opérations militaires ou d'attentats terroristes en Afrique du Nord ou en métropole, sont exonérées de l'impôt de mutation par décès, à concurrence des parts nettes dévolues aux héritiers en ligne directe, au conjoint survivant et aux collatéraux privilégiés. La circonstance que le décès soit survenu en France n'est donc pas de nature, dans le cas visé par l'honorable parlementaire, à faire obstacle à l'application de cette exonération.

**11742.** — **M. Antoine Gultton** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'antérieurement à la loi du 7 février 1953 la remise des débits constatés chez les comptables publiques était prononcée, suivant les dispositions combinées de l'article 13 de la loi du 29 juin 1852 et de l'acte dit « loi du 1<sup>er</sup> décembre 1940 » maintenu en application par l'ordonnance du 9 août 1944, par arrêté

du ministre des finances et du ministre liquidateur, lequel se trouvait ainsi intervenir dans la procédure. Or, la loi du 7 février 1953, complétée, en ce qui concerne les comptables publiques, par le décret n° 53-751 du 17 août 1953, supprime, pour les débits inférieurs à 500.000 F, l'obligation d'un arrêté du ministre liquidateur et il en résulte qu'un office ou un établissement autonome de l'Etat peut avoir à supporter la charge d'une remise de débits sans qu'il ait eu à donner, ainsi que le département dont il relève, un avis quelconque préalablement à la décision de remise. Un décret n° 53-714 en date du 9 août 1953 prévoit en son article 21 la prise en charge par le Trésor du montant de la remise gracieuse et se trouve ainsi supprimer l'anomalie précitée ; mais ce décret n'est pas actuellement applicable, le règlement d'administration publique prévu par son article 29 n'étant pas encore intervenu. Il lui demande si, tant que ce règlement ne sera pas intervenu, le décret n° 53-751 du 17 août 1953 est bien applicable aux demandes de remise gracieuse de débits inférieurs à 500.000 F et émanant de comptables ne relevant pas directement de son autorité et, dans l'affirmative, selon quelle procédure l'office ou l'établissement autonome de l'Etat intéressé pourra procéder à l'apurement du découvert apparaissant dans sa comptabilité à la suite de sa décision de remise gracieuse. (*Question du 23 septembre 1961.*)

**Réponse.** — En l'absence du règlement d'administration publique prévu par l'article 29 du décret n° 53-714 du 9 août 1953, les dispositions du décret n° 53-751 du 17 août 1953 demeurent applicables aux demandes de remises gracieuses de débits lorsque le montant de la remise, pour un même débet, ne dépasse pas 5.000 NF. Il ne s'ensuit pas pour autant qu'un établissement public de l'Etat peut avoir ainsi à supporter la charge d'une remise de débet sans avoir à donner, ainsi que le département dont il relève, un avis préalablement à la décision de remise. En effet, avant tout examen, par le ministre des finances et des affaires économiques, d'une requête en remise gracieuse formulée par un comptable en débet, le directeur de l'établissement et le ministre de tutelle sont appelés à faire connaître leur avis sur la suite que ladite requête leur paraît devoir comporter. Les sommes allouées en remise constituant une charge de l'établissement, l'apurement du découvert apparaissant dans sa comptabilité à la suite d'une décision de remise gracieuse donne lieu à une dépense exceptionnelle imputée sur les crédits ouverts au budget dudit établissement.

**11743.** — **M. Dilligent** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en vertu de l'article 1456 du code général des impôts relatif aux professions dont le droit fixe comporte une taxe variable à raison du nombre des salariés, est exclue notamment des bases de cette taxe « la femme travaillant avec son mari » ; qu'à s'en tenir à une interprétation littérale du texte, dans le cas d'un mari travaillant dans un commerce exploité par sa femme et patenté au nom de cette dernière, le mari devrait être retenu pour l'établissement de taxe par salarié ; il lui fait observer que cette interprétation restrictive des dispositions de l'article 1456 susvisé semble peu logique et lui demande s'il ne convient pas, au contraire, d'interpréter l'article 1456 dans un sens large comme excluant, dans tous les cas, de la taxe par salarié, le conjoint (homme ou femme) travaillant avec l'exploitant. (*Question du 23 septembre 1961.*)

**Réponse.** — La question posée par l'honorable parlementaire comporte une réponse affirmative.

**11744.** — **M. Jean Valentin** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur le régime fiscal indirect auquel sont soumises les ventes d'escargots préparés. Celles-ci supportent la taxe sur la valeur ajoutée avec cette particularité qu'aucune déduction n'est possible puisque toutes les matières premières sont des produits naturels ou agricoles non taxés (eau, sel, poivre, ail, beurre) et qu'il s'agit d'entreprises à main-d'œuvre. Cette taxation augmente donc considérablement le prix de vente de cette denrée, pourtant très appréciée des Français, et en limite la consommation. Or, la préparation des escargots, eux-mêmes produit agricole, ne les dénature pas, ne les transforme pas, mais les rend seulement comestibles. N'en est-il pas de même pour les cuisses de grenouilles, même congelées, pour les poissons de mer préparés en filets, salés, scélés ou fumés, pour les poulets plumés et préparés ? Et tous ces aliments sont taxés à un taux réduit. Il demande pour quelle raison il n'en est pas de même pour les escargots préparés et s'il n'estime pas, en toute logique, qu'il conviendrait de leur appliquer le même régime. (*Question du 23 septembre 1961.*)

**Réponse.** — Aux termes de l'article 262 (c) du code général des impôts, le taux réduit de 10 p. 100 de la taxe sur la valeur ajoutée s'applique aux produits agricoles ayant subi une préparation ou une manipulation ne modifiant pas leur caractère et qui s'impose pour les rendre propres à la consommation ou à l'utilisation en l'état. La nomenclature de ces produits, qui est fixée par l'article 24 de l'annexe IV audit code, reprend notamment les cuisses de grenouilles à l'état frais ou congelé et les filets de poissons salés, séchés ou fumés. Mais, eu égard aux opérations culinaires dont ils font l'objet, les escargots préparés ne peuvent être considérés comme des produits agricoles légèrement transformés au sens de ce texte et doivent, en tant que « plats cuisinés », supporter la taxe sur la valeur ajoutée au taux ordinaire, dans les conditions de droit commun. Le même régime est d'ailleurs appliqué aux autres produits cités par l'honorable parlementaire lorsqu'ils sont vendus sous la forme de plats cuisinés.

**11745.** — **M. Laffin** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** les dispositions du décret paru au *Journal officiel* du 7 avril 1961 autorisant la transformation de 951 agents de constatation et de recouvrement des finances en contrôleurs. En raison des nombreuses doléances qu'il a reçues et qui lui paraissent tout à fait justifiées, il lui demande 1<sup>o</sup> s'il n'envisage pas de permettre la même transformation aux agents d'exploitation des postes et télécommunications ; 2<sup>o</sup> s'il a été prévu, au budget des postes et télécommunications pour 1962, les mêmes dispositions amenant à parité ces agents exerçant les mêmes fonctions que leurs homologues des finances. (*Question du 23 septembre 1961.*)

*Réponse.* — La transformation de 951 agents de constatation, d'assiette ou de recouvrement des administrations financières en contrôleurs a été décidée dans le cadre d'un alignement des opérations d'intégration effectuées en 1948, tant dans les services financiers que dans ceux de l'administration postale, afin d'aboutir à un équilibre définitif de la situation des personnels de ces administrations. C'est dans ces conditions que la mesure tendant à l'intégration complémentaire des agents de constatation et de recouvrement en qualité de contrôleur fait suite à une mesure du même ordre réalisée au profit de 5.750 agents d'exploitation et 575 agents d'installation des postes et télécommunications. Seules des difficultés d'ordre juridique ont retardé la publication du décret relatif aux personnels des administrations financières qui aurait dû normalement coïncider avec celle des textes identiques pris pour les personnels de l'administration postale.

**11747 et 11853.** — **M. Malleville** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances** de lui faire connaître s'il est exact qu'un commissaire-priseur procédant à une vente aux enchères de poisson comme facteur à la criée, à la requête d'un mareyeur, doit acquitter les taxes sur le chiffre d'affaires, alors que celles-ci sont payées par le mareyeur qui a expédié la marchandise, après que le commissaire-priseur ait réglé entre ses mains le montant de la vente, déduction faite des frais de transport et de ses honoraires. Par ailleurs, lesdits honoraires sont-ils susceptibles d'être soumis à la taxe locale, alors que les opérations réalisées par un officier ministériel n'ont pas, par définition, le caractère d'acte commercial et sont soumises à un droit d'enregistrement. Le service départemental des contributions indirectes de Seine-et-Oise ayant successivement prétendu que ces impositions étaient dues, l'auteur de la question souhaiterait connaître l'interprétation que doit donner l'administration des textes en vigueur et, dans l'hypothèse où les services précités auraient à tort réclamé l'impôt, dans le cas d'espèce, que leur soit adressées les instructions nécessaires au règlement du litige en question. (*Questions des 23 et 30 septembre 1961.*)

*Réponse.* — Il résulte d'une enquête effectuée auprès du service compétent de la direction générale des impôts que le commissaire-priseur sur lequel l'honorable parlementaire a vraisemblablement appelé l'attention agit dans des conditions sensiblement différentes de celles mentionnées dans la question écrite. En fait, les éléments d'information recueillis permettent de constater que, lorsqu'il procède à la vente de poisson, l'intéressé agit manifestement, non en sa qualité de commissaire-priseur, mais exerce, en réalité, une activité commerciale ouvrant droit à l'exigibilité, dans les conditions de droit commun, de la taxe locale sur le chiffre d'affaires.

**11857.** — **M. Robert Ballanger** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que **M. le ministre du travail** lui a adressé depuis plusieurs mois un projet de décret portant réforme du statut du personnel des directions régionales de la sécurité sociale, cadres A et B. Il lui rappelle que le budget de 1961 a été calculé de manière à appliquer aux personnels susvisés, des indices nouveaux ; que le *Journal officiel* du 11 juin 1961 a publié un décret précisant les indices minimum et maximum et que l'article 58 du décret du 12 mai 1960 a stipulé que la réforme de ce corps de fonctionnaires devait intervenir dans le délai de six mois ; il semble qu'aucune difficulté de principe ne justifie le retard constaté dans la promulgation du texte en cause. Il lui demande a) les motifs de ce retard ; b) à quelle date sera promulgué le décret portant réforme du statut du personnel des directions régionales de la sécurité sociale (cadres A et B). (*Question du 30 septembre 1961.*)

*Réponse.* — Le projet de décret portant réforme du statut du personnel de catégorie A des directions régionales de la sécurité sociale fait actuellement l'objet d'un examen attentif de la part des services du ministère des finances en liaison avec ceux du ministère du travail et du ministre délégué auprès du premier ministre et sera soumis prochainement au conseil d'Etat. Il convient de noter que la situation des personnels de catégorie B traditionnelle a été réglée à l'occasion de la réforme générale de cette catégorie prévue par le décret n° 61-204 du 27 février 1961, publié au *Journal officiel* des 27 et 28 février 1961.

**11859.** — **M. Lux** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** pour quelle date extrême devaient parvenir aux contribuables les versements d'impôts dont le rôle a été mis en recouvrement le 30 juin 1961, de sorte que la cotisation était exigible le 31 juillet 1961. (*Question du 30 septembre 1961.*)

*Réponse.* — La date de distribution des avertissements d'impôts directs n'a pas été fixée réglementairement par référence à celle de mise en recouvrement des rôles d'impôts correspondants. Mais l'attribution a, par des instructions de caractère permanent, recom-

mandé aux percepteurs de veiller à ce que les avertissements parviennent aux contribuables à une date voisine de celle de la mise en recouvrement des rôles, de façon que les contribuables disposent d'un délai normal jusqu'à la date d'exigibilité. Certes, des retards peuvent se produire dans certains postes comptables, en raison de difficultés particulières inhérentes à ces postes. Mais ces retards ne dépassent pas quelques jours ; ils sont donc d'une durée si limitée qu'ils ne peuvent réduire sensiblement le délai dont le contribuable dispose jusqu'à l'exigibilité pour se libérer. Si toutefois l'honorable parlementaire avait connaissance de cas où, par suite de circonstances exceptionnelles, le retard de distribution des avertissements aurait été important, il lui est demandé de les signaler à l'administration qui prendrait toutes dispositions utiles pour éviter que de telles anomalies ne se reproduisent.

**11925.** — **M. Robert Ballanger** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'il a été surpris de la réponse faite le 7 juillet 1961 à sa question écrite n° 10498. Alors qu'il affirme que « les contrats en cause, comme la plupart des contrats d'assurances, stipulaient que la prime pouvait être majorée des impôts et taxes... » l'article 8 des polices d'assurance maladie de la compagnie visée précise « que la prime du contrat est augmentée des frais dont le montant est fixé aux conditions particulières et des impôts sur les sommes assurées et les primes dont la récupération n'est pas interdite » ; que vérification faite, la taxe prévue aux articles 681 et 682 du code général des impôts était effectivement comprise dans le montant des primes et qu'après le décret du 27 juin 1957 portant à 8,75 p. 100 le taux de ladite taxe, la compagnie en cause a calculé le montant de l'impôt sur la prime supportant déjà la taxe de 7,30 p. 100 ; qu'ainsi cette compagnie d'assurances nationalisée a commis une infraction à la réglementation fiscale. Il lui demande à nouveau les mesures qu'il compte prendre pour ordonner la restitution aux assurés des majorations abusives qu'ils ont été dans l'obligation de verser. (*Question du 3 octobre 1961.*)

*Réponse.* — La réponse faite le 7 juillet 1961 à la question écrite n° 10498 reposait sur une enquête à laquelle il avait été procédé auprès des sociétés intéressées. Il résultait de cette enquête que lesdites sociétés ont effectivement pris à leur charge jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1957 la taxe visée à l'article 682 du code général des impôts, quoique la récupération sur les assurés en fut contractuellement possible. C'est ainsi notamment, que, lorsque le taux de ladite taxe fut porté en janvier 1951 de 7 p. 100 à 7,30 p. 100, aucune majoration ne fut perçue sur les assurés. Une nouvelle intervention auprès des sociétés en question ne pourrait être envisagée que si, de l'examen des quittances ou des conditions particulières de contrats, dont l'identification serait fournie à l'administration, il apparaissait que, dans certains cas, elles ont effectivement récupéré sur les assurés, avant le 1<sup>er</sup> octobre 1957, le montant de la taxe sur les conventions d'assurance.

**11950.** — **M. Gabelle** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en vertu de l'article L. 95 du code des pensions civiles et militaires de retraite, les fonctionnaires restés à leur poste pendant l'occupation ennemie ou ayant bénéficié de l'indemnité de bombardement ont droit à une bonification d'une année supplémentaire pour chaque année accomplie dans ces conditions ; que, cependant, à ce jour la liste des localités intéressées n'ayant pas été publiée, il n'est fait aucune application de ce texte. Il lui demande s'il n'envisage pas de prendre toutes mesures utiles afin que la liste de ces localités soit publiée le plus rapidement possible. (*Question du 3 octobre 1961.*)

*Réponse.* — Les dispositions relatives à l'attribution de bonifications au titre des services accomplis dans des localités bombardées ou envahies ne peuvent concerner que des situations bien localisées et surtout permanentes, liées à une relative stabilité de la zone des combats ; il doit s'agir de l'exercice de fonctions, soit dans les départements envahis, coupés au point de vue administratif de contacts avec l'administration centrale, soit dans les localités constamment soumises au feu de l'ennemi par suite de leur proximité immédiate du front. Ces conditions n'ont pu être remplies qu'au cours de la guerre 1914-1918. Par contre, au cours de la guerre 1939-1945 la totalité du territoire métropolitain a été occupé, sans qu'aient été rompus les liens avec une autorité administrative centrale. Par ailleurs, peu de grandes villes ont échappé aux bombardements aériens. S'il est indéniable que certaines localités ont été plus soumises que d'autres à de tels bombardements, il est infiniment plus délicat de définir les périodes où certaines d'entre elles peuvent être considérées comme en état de bombardement permanent ainsi que l'exige la loi. Il n'a pas été possible, dans ces conditions, de faire jouer les dispositions en question pour la deuxième guerre, comme elles avaient été appliquées pour la guerre 1914-1918.

**11951.** — **M. Gabelle** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les retraités titulaires d'une pension d'ancienneté père d'au moins trois enfants élevés jusqu'à l'âge de seize ans ont droit à une majoration de pension qui est égale à 10 p. 100 du montant de la pension pour les trois premiers enfants élevés jusqu'à seize ans et à 5 p. 100 pour chaque enfant élevé jusqu'à seize ans au-delà du troisième ; que les titulaires d'une pension proportionnelle (ayant effectué moins de trente ans de services en catégorie A ou moins de vingt-cinq ans dont quinze de services actifs en catégorie B) n'ont pas droit à ladite

majoration; étant donné qu'il s'agit là d'une inégalité flagrante, il lui demande s'il n'estime pas équitable de prendre toutes mesures utiles, afin de modifier cet état de choses et de décider que tout agent ayant effectué vingt années de services pourra bénéficier des avantages accordés par l'article L. 31 du code des pensions civiles et militaires de retraite aux titulaires d'une pension d'ancienneté. (Question du 3 octobre 1961.)

Réponse. — La modification demandée qui aboutirait à supprimer la distinction faite par la législation actuellement en vigueur entre pensions proportionnelles et pensions d'ancienneté, ne peut être envisagée que dans le cadre d'une réforme générale du régime de retraites des fonctionnaires. Cette distinction, en effet, ne concerne pas uniquement le problème particulier des majorations pour enfants mais constitue l'un des principes de base de la législation actuelle. Une modification de la législation ne pourrait, conformément au principe fondamental de la non rétroactivité des textes, recevoir application qu'à l'égard des agents ou de leurs ayants-cause dont les droits à pension s'ouvriraient postérieurement à son intervention.

11956. — M. Trébosq expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques la situation des chefs de services municipaux pour lesquels les communes ont prévu, par délibération du conseil municipal, le remboursement des frais de déplacement à l'intérieur de la commune de fonction. Il semble qu'en vertu de l'arrêté du 30 septembre 1953, article 3, les chefs des services municipaux pourront être autorisés, par les assemblées compétentes, à faire usage, pour les besoins de service, de leur voiture automobile personnelle et bénéficier, à ce titre, d'indemnités kilométriques, conformément aux dispositions prévues. Il lui demande si, en vertu de cette réglementation, les fonctionnaires municipaux peuvent percevoir des indemnités kilométriques pour les déplacements intra-muros, étant entendu que les fonctionnaires de l'Etat appelés à se déplacer, dont les missions s'exercent par définition presque exclusivement extra-muros, en sont exclus. (Question du 3 octobre 1961.)

Réponse. — Le jeu combiné de l'article 78 de la loi du 31 décembre 1937 et des articles 9 et 35 du décret du 21 mai 1953 étendus aux personnels des collectivités locales par l'arrêté du 30 septembre 1953 exclut l'octroi aux chefs de service municipaux notamment d'indemnités kilométriques pour usage de voiture personnelle au titre des déplacements de service effectués à l'intérieur de la commune de fonctions ou du département de la Seine. En ce qui concerne les agents de l'Etat, il faut toutefois noter que la possibilité de dérogation à cette règle mentionnée à l'article 9 du décret du 21 mai 1953 a joué à l'égard de quelques catégories de fonctionnaires d'Etat dont les fonctions entraînent des déplacements de service fréquents et permanents dans la commune de service ou dans le département de la Seine. Les intéressés reçoivent alors, par décret en conseil des ministres, des indemnités forfaitaires plafonnées. A condition que puisse être mise au point avec le ministère de l'intérieur une procédure adaptée au cas des collectivités locales et donnant des garanties suffisantes au département des finances, des dérogations de même nature pourraient également être envisagées à l'égard de certains chefs de service municipaux dont les sujétions continues et permanentes de déplacement dans la commune le justifieraient. Une telle mesure, pour être efficace, ne devrait viser qu'un nombre très limité de municipalités et de fonctionnaires et demeurerait, bien entendu, subordonnée en tout état de cause au respect de la règle du « moindre coût » et à l'absence de toute carte de circulation et de toute automobile de service au sein de la commune. Dans tous les autres cas, serait maintenue la stricte observation de la règle d'interdiction rappelée ci-dessus. La mise au point d'une telle formule fait actuellement l'objet d'échanges de vues entre les services des départements de l'intérieur et des finances.

12027. — M. Plinvald demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si, pour l'application des taxes sur le chiffre d'affaires, en dehors des cas où les lois fiscales ont prévu elles-mêmes des dispositions particulières ou exceptionnelles, l'administration des contributions indirectes est tenue, rigoureusement : 1° de s'abstenir de toute considération tendant à établir un régime différent de taxation pour les mêmes opérations, soit en fonction de la qualité des personnes qui les ont effectuées, soit en fonction de la qualité de la personne appelée à recevoir le montant de ces opérations, après exécution, soit en fonction du mode de détermination et de perception du profit pour ceux qui ont réalisé ces opérations ; 2° de s'abstenir de toute considération favorisant ou instituant un régime de faveur, contraire aux dispositions de l'article 1654 du code général des impôts, au bénéfice des entreprises de l'Etat et des collectivités locales ; 3° de s'abstenir de toute poursuite en vue de faire reconnaître comme taxables des opérations reconnues non imposables par nature, lorsqu'elles sont effectuées par d'autres personnes, par l'administration des contributions indirectes elle-même, afin de respecter le principe de l'égalité devant l'impôt. (Question du 5 octobre 1961.)

Réponse. — L'administration fiscale est tenue de se conformer aux règles rappelées. La question paraissant toutefois concerner un cas particulier, l'administration ne manquerait pas de faire procéder à une enquête si les indications nécessaires étaient portées à sa connaissance. Une réponse serait alors adressée par lettre personnelle à l'honorable parlementaire.

## INDUSTRIE

11994. — M. Sarazin expose à M. le ministre de l'industrie qu'aux termes de l'article 166 du code minier (décret n° 56-388 du 16 août 1956) les Charbonnages de France et les Houillères nationales sont substitués de plein droit aux anciennes compagnies concessionnaires dans tous les droits et obligations compris dans le transfert. Le transfert au houillères de bassin de l'ensemble des biens, droits et obligations des entreprises qui avaient pour activité principale l'exploitation des mines de combustibles minéraux ayant fait l'objet de mesures de nationalisation résulte des décrets constitutifs de ces houillères (art. 153 du code minier). Les droits et obligations des anciennes compagnies étaient définis pour chaque concession dans un cahier des charges fixant les conditions générales de la concession. Ce cahier des charges ou l'acte de concession définissait entre autres le périmètre délimitant le droit d'exploitation et indiquait dans quelles conditions et après accomplissement de quelles formalités l'extension du périmètre pouvait être obtenue; il lui demande : 1° si les conditions imposées aux établissements publics, et en particulier aux établissements dénommés « Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais », en ce qui concerne l'extension des zones d'exploitation sont restées celles imposées aux anciennes compagnies concessionnaires ; 2° si les champs d'action respectifs des Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais, champs d'action délimités dans les décrets consécutifs, correspondent toujours aux zones d'exploitation des anciennes compagnies concessionnaires. A cette dernière question, il semble qu'il faille répondre par l'affirmative, les Houillères étant, ainsi qu'il est précisé à l'article 151 du code minier « des organismes de production, d'exploitation et de vente, ayant entre autres pour mission de prendre en charge des entreprises ou exploitation nationalisées comprises dans leur champ d'action et d'établir l'inventaire des biens ». L'article 151 précité stipule également en son paragraphe 2 que les houillères de bassin ont pour mission d'assurer et, s'il y a lieu, de développer l'exploitation des gisements. Ce texte n'éclaire pas la première question posée ; 3° si le développement dont il s'agit doit se limiter aux gisements situés à l'intérieur des « champs d'action » des anciennes compagnies ou, dans la négative, quels sont les textes réglementaires ayant autorisé l'extension de ces champs. (Question du 4 octobre 1961.)

Réponse. — 1° La nationalisation des exploitations de mines de combustibles minéraux solides et la substitution des houillères de bassin aux anciennes compagnies n'a pas modifié la situation juridique des gisements qui avaient été concédés ou avaient fait l'objet d'un permis d'exploitation avant la nationalisation, notamment en matière d'extension des champs d'exploitation à leur intérieur. Par contre, les extensions de l'exploitation à l'extérieur des gisements concédés ou ayant fait l'objet d'un permis d'exploitation avant la nationalisation doivent être accordées par décret en conseil d'Etat, conformément aux prescriptions de l'article 148 du code minier ; 2° le champ d'action des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais s'étend sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais, conformément à l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 46-1569 du 28 juin 1946 ; 3° l'exploitation effectuée par les Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais est actuellement limitée aux gisements concédés antérieurement à la nationalisation ; son développement est possible dans les conditions fixées par le code minier comme il a été indiqué ci-dessus.

## INTERIEUR

11872. — M. Paquet demande à M. le ministre de l'intérieur si un maire peut refuser à un rédacteur du sexe féminin l'accès aux grades supérieurs en prétextant que le diplôme d'éleve brevetée des écoles nationales professionnelles de jeunes filles (Vizille) (Journal officiel du 12 février 1940, arrêté du 9 février 1940), les C. A. P. de commis de comptabilité et de secrétaire commercial, ainsi que les certificats de sténographie sont sans valeur administrative à cet effet ; et quels sont les droits éventuels et les équivalences du diplôme d'éleve brevetée d'une école nationale professionnelle dans l'administration municipale. (Question du 30 septembre 1961.)

Réponse. — En l'état actuel de la réglementation, la promotion d'un agent communal au grade immédiatement supérieur à celui dévolu par lui s'effectue au choix et n'est subordonnée en aucune façon à la possession d'un diplôme déterminé. Ne se trouvent soumis à l'obligation d'être détenteur de certains diplômes que les candidats à des emplois de début dans les services municipaux tels que ceux de commis ou de rédacteur dont le recrutement a lieu par voie de concours sur épreuves. En ce qui concerne l'équivalence des diplômes, il semble possible d'en établir un entre celui délivré à ses élèves par une école nationale professionnelle et le brevet élémentaire ou le brevet d'études du premier cycle exigés l'un et l'autre des personnes qui se présentent aux concours ouverts pour l'emploi de commis.

11874. — M. Saillard du Rivault demande à M. le ministre de l'intérieur de lui faire connaître à quelle date sera modifié, dans le sens d'une substantielle augmentation, l'arrêté du 29 novembre 1958 relatif aux vacances horaires accordées aux sapeurs-pompiers volontaires. (Question du 30 septembre 1961.)

Réponse. — Le relèvement envisagé du taux des vacances horaires accordées aux sapeurs-pompiers volontaires nécessite un arrêté interministériel pour lequel des propositions ont déjà été adressées par le ministère de l'intérieur à l'autre département compétent, le ministère des finances et des affaires économiques.

11916. — **M. Szigetl** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** que l'article 98 du décret n° 53-170 du 7 mars 1953 portant règlement d'administration publique pour l'organisation des corps de sapeurs-pompiers et statut des sapeurs-pompiers communaux précise que les candidats à l'emploi de sapeur-pompier professionnel non officier doivent être âgés de vingt et un ans au moins et de vingt-cinq ans au plus. Cette limite d'âge sera reculée jusqu'au maximum de trente ans de la durée des services militaires obligatoires, des services en qualité de sapeur-pompier volontaire à partir de vingt ans et d'une année par enfant à charge. Le maximum de trente ans était diversement interprété, il lui demande de préciser que les trente ans d'âge ne peuvent être dépassés quelle que soit la durée des différentes périodes pouvant donner lieu à recul de la limite d'âge de vingt-cinq ans. (Question du 3 octobre 1961.)

Réponse. — Les trente ans d'âge ne peuvent être dépassés, quelle que soit la durée des différentes périodes pouvant donner lieu à recul de la limite d'âge de vingt-cinq ans. Il est en effet indispensable que les corps soient constitués d'éléments jeunes qui puissent faire carrière dans le métier de sapeur-pompier. C'est pourquoi, contrairement au principe posé par la loi du 28 avril 1952, la limite d'âge fixée par l'article 98 du décret du 7 mars 1953, ne peut être reculée que jusqu'au maximum de trente ans. En conséquence, aucun candidat âgé de plus de trente ans au 31 décembre de l'année du concours ne peut être admis comme sapeur-pompier professionnel.

12140. — **M. Radlus** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que jusqu'à présent la réglementation de l'affichage était considérée comme reposant, dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, simultanément sur la législation générale et sur la législation locale, à savoir : la loi du 12 avril 1943 donnant pouvoir au préfet de réglementer l'affichage ; la loi du 21 avril 1906 (protection des sites) introduite dans les trois départements recouvrés par la loi du 29 juillet 1925, qui a maintenu en vigueur : la loi locale du 10 juillet 1906 donnant pouvoir de réglementation au maire et la loi locale du 7 novembre 1910 sur la protection de l'aspect local. Or, la cour de cassation, dans un arrêt du 5 juillet 1961 (n° 93 495/60 MZ) estime que la législation locale en cette matière a été implicitement abrogée par le décret-loi du 30 octobre 1935, remplacé par la loi du 12 avril 1943. Il lui demande s'il n'estime pas que les dispositions locales, maintenues expressément par la loi du 29 juillet 1925, n'ont pas été abrogées par le décret du 30 octobre 1935. (Question du 13 octobre 1961.)

Réponse. — Conformément à un avis émis par la commission d'unification législative insituée auprès du ministère de l'intérieur, l'administration avait toujours considéré que les dispositions des lois locales du 7 novembre 1910 et du 10 juillet 1906 sur l'affichage et la protection de l'aspect local, continuaient à être applicables dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, dans la mesure où cette application n'infirmerait ni ne contredirait les prescriptions de la législation générale contenues dans la loi du 12 avril 1943. En vertu de la jurisprudence créée par l'arrêt de la cour de cassation, du 5 juillet 1961, les maires des trois départements de l'Est devraient cesser de détenir les pouvoirs spéciaux de police que confèrent les lois locales précitées dans le domaine considéré. Le ministère de l'intérieur examine, en liaison avec le ministère d'Etat chargé des affaires culturelles, la possibilité de régler, dans le plus bref délai, les difficultés que ces divergences d'interprétation risquent de provoquer.

## JUSTICE

11652. — **M. de Montesquieu** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur le montant annuel du traitement prévu pour les médaillés militaires institué en 1852, avec un traitement annuel de 100 francs, qui correspondrait, à l'heure actuelle, avec les différentes dévaluations, à environ 400 nouveaux francs. A l'heure présente, le traitement est réduit à 7,50 nouveaux francs. Il lui demande s'il n'estime pas équitable de revaloriser le montant des traitements pour que les bénéficiaires de cette récompense aient en 1961 un traitement équivalent à celui qui a été accordé en 1852. (Question du 12 septembre 1961.)

Réponse. — Il est incontestable qu'il existe un grand décalage entre la valeur originelle du traitement des médaillés militaires (100 francs-or) et celui actuellement accordé (7,50 nouveaux francs), et que l'équité ainsi que le respect de la volonté des créateurs de cette distinction auraient exigé que le traitement y afférent fût maintenu à sa valeur initiale. Mais il convient de tenir compte, en cette matière, de l'évolution des mœurs et de la législation. Alors qu'à l'origine, ce traitement représentait pour le médaillé militaire une pension destinée à lui apporter un complément de ressources important, il prend actuellement un caractère surtout symbolique, en raison, d'une part, de l'établissement d'un régime de pensions de

retraite qui tient compte des années de services civils et militaires et des bonifications pour campagne et, d'autre part, de l'attribution de pensions d'invalidité aux blessés de guerre. Au surplus si, malgré ces considérations, le principe du rajustement dudit traitement était retenu, il en résulterait bien évidemment, au budget de l'Etat, un surcroît de dépenses non négligeable. Aussi bien, cette solution ne paraît-elle pas réclamée par les Médaillés militaires, dont les souhaits se limitent à une revalorisation partielle qui, par son caractère symbolique, consacrerait leurs droits et manifesterait la considération que leur doit et leur porte la Nation. Si, jusqu'à ce jour, des impératifs d'ordre financier ont empêché que s'effectue la revalorisation souhaitée, il est permis d'espérer que l'amélioration progressive de l'état des finances du pays ouvrira en cette matière des perspectives plus favorables.

## POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

11976. — **M. Cermolacce** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** s'il est exact que le projet de budget de département pour 1962 ne comporterait pas de crédits pour l'augmentation des effectifs nécessaires à la réduction du temps de travail et au retour à des cadences normales ; le relèvement des indices des agents d'exploitation et des contrôleurs ; la transformation de tous les agents de bureau en agents d'exploitation et la titularisation des auxiliaires ; la revalorisation des indemnités du personnel. Il lui rappelle qu'il s'agit de revendications légitimes dont il est saisi depuis longtemps et que les excédents du budget annexe des postes et télécommunications permettent de satisfaire. (Question du 4 octobre 1961.)

Réponse. — Le projet de budget annexe des postes et télécommunications pour 1962 prévoit une augmentation des crédits de personnel de 320 millions de nouveaux francs environ correspondant, tant à la couverture des mesures générales de revalorisation des traitements qu'à la réalisation de différentes mesures particulières et notamment à la création de plusieurs milliers d'emplois supplémentaires, au relèvement des indices des contrôleurs et des agents d'exploitation, à la transformation d'une nouvelle tranche d'emplois d'agent de bureau en emplois d'agent d'exploitation et au rajustement du taux de diverses indemnités. Quant à la titularisation des auxiliaires, cette question pose, pour l'ensemble des administrations de l'Etat, un problème d'ordre général dont la solution doit être recherchée sur le plan interministériel.

12035. — **M. Waldeck Rochet** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que les employés des centres des chèques postaux constatent avec colère que le projet de budget pour 1962 ne comporte pas de crédits en vue, notamment, de : l'augmentation des effectifs nécessaires à la réduction du temps de travail et à l'établissement de la semaine en cinq jours ; la revalorisation de la prime de technicité ; le relèvement des indices des agents d'exploitation correspondant au minimum à l'échelle 6 C (ex-8 C) et celui des indices de début et de fin de carrière des agents de la catégorie B ; la transformation de tous les agents de bureau en agents d'exploitation ; la revalorisation des diverses indemnités. Il lui demande s'il a l'intention de déposer une lettre rectificative ou un amendement à son projet de budget pour faire droit aux revendications légitimes des employés des centres de chèques postaux dont il est saisi depuis longtemps. (Question du 6 octobre 1961.)

Réponse. — L'administration des postes et télécommunications s'efforce, chaque année, d'obtenir les renforts d'effectifs nécessaires pour faire face à l'accroissement du trafic. Tel est le cas du projet de budget de 1962 qui prévoit la création de 4.000 emplois nouveaux, dont 527 au service des chèques postaux, auxquels s'ajoutent les 570 emplois créés en 1961 à ce même service par la loi de finances rectificative. Cependant, la réduction du temps de travail et l'établissement de la semaine de cinq jours ne peuvent être envisagés au seul ministère des postes et télécommunications et ne sauraient être entrepris que dans le cadre d'un plan gouvernemental d'ensemble. Un relèvement jusqu'au niveau de l'échelle 6 C (ex-8 C) des indices des agents d'exploitation (dont le maximum de traitement a été porté, au 1<sup>er</sup> juillet 1961, de l'indice 300 à l'indice 320) et de ceux des agents de la catégorie B ne peut intervenir qu'après avis du conseil supérieur de la fonction publique et doit s'appliquer à toutes les catégories homologues de fonctionnaires de l'Etat. Il ne peut donc être réglé que sur le plan interministériel. D'autre part, le projet de budget annexe des postes et télécommunications pour 1962 comprend : la transformation de 500 agents de bureau en agents d'exploitation ; le relèvement de certaines indemnités et de la prime de résultat d'exploitation. Enfin, le dépôt d'une lettre rectificative, pour inclure certaines mesures supplémentaires au projet de budget annexe, ne ressortit pas au ministre des postes et télécommunications mais au ministre des finances, après accord sur le plan gouvernemental.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

### SOMMAIRE

	Pages.
<b>Affaires étrangères :</b>	
Annexe n° 4. — Rapporteur spécial : M. Georges Bonnet.....	3810
Annexe n° 5. — Rapporteur spécial : M. Rivain .....	3821
Avis (première partie), par M. René Ribière, député.....	3837
Avis (deuxième partie), par M. Caillemer, député.....	3837
Avis (relations culturelles), par M. Debray, député.....	3841
<b>Travaux publics et transports :</b>	
Annexe n° 26. — Rapporteur spécial : M. Ruais .....	3846
Avis (XV. — Travaux publics et transports), par M. Catalifaud, député .....	3860
Annexe n° 28. — Rapporteur spécial : M. Denvers .....	3869
Avis (XVII. — Voies navigables et ports), par M. Dumortier, député .....	3879
Annexe n° 27. — Rapporteur spécial : M. Ebrard.....	3881
Avis (Tome II. — Tourisme), par M. Laurin.....	3888
Avis (XVIII. — Aviation civile), par M. Labbé, député.....	3892
Annexe n° 29. — Rapporteur spécial : M. Anthonioz .....	3895

### ANNEXE N° 1445

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436), par M. Marc Jacquet, rapporteur général, député.

#### ANNEXE N° 4

### AFFAIRES ETRANGERES

Rapporteur spécial : M. GEORGES BONNET

Mesdames, messieurs, votre commission des finances avait, l'an passé, confié à trois rapporteurs la mission d'examiner ce projet de budget des affaires étrangères qui pouvait, à ce moment, être étudié sous le triple aspect des relations culturelles, des affaires marocaines et tunisiennes et des services des affaires étrangères proprement dits.

Depuis lors, les crédits relatifs à la direction des affaires marocaines et tunisiennes qui faisaient l'objet de la neuvième partie du titre III du budget des affaires étrangères ont été confondus avec la dotation des services généraux et des services à l'étranger. Cette nouvelle présentation des crédits comporte une signification qui dépasse la simple procédure budgétaire. Elle traduit, en effet, le souci de placer nos relations avec le Maroc et la Tunisie au plan des relations internationales.

Sans doute, l'accession à l'indépendance de ces deux pays ne devait-elle pas avoir pour conséquence de dénouer complètement l'attache formée par la présence, pendant de nombreuses années, d'une importante collectivité française.

Il reste que les événements dont on se souvient et la modification rapide des rapports politiques qui s'en est ensuivie devaient aboutir à donner à notre représentation diplomatique au Maroc et en Tunisie, une forme comparable à celle observée dans les autres pays du monde. Comparable dans la forme, elle conserve, cependant, une ampleur à la mesure du nombre de nos compatriotes demeurés dans ces pays et des intérêts qu'y a conservés la France.

Ces considérations que le présent rapport développe plus ample-ment ont conduit votre commission à distinguer, pour l'examen du projet de budget des affaires étrangères, pour 1962, les deux secteurs traditionnels de l'activité du Quai d'Orsay :

— les relations culturelles avec l'étranger dont l'exposé a été confié à M. Philippe Rivain ;

— les services généraux et les services à l'étranger dont se propose de traiter le signataire de ce rapport.

Au demeurant, M. Etienne Arnulf, qui rapportait en 1961, les crédits des affaires marocaines et tunisiennes trouvera ici l'écho des légitimes préoccupations que nous lui connaissons et, dans toute la mesure où il aura été possible de le faire, les réponses aux questions qu'il a posées lors de l'examen en commission des finances.

### CHAPITRE I°

#### OBSERVATIONS GENERALES

Votre rapporteur avait indiqué, l'an dernier, combien la situation internationale lui paraissait alarmante. Son inquiétude ne s'est pas apaisée.

En Europe, la crise de Berlin n'a cessé de s'aggraver au cours de ces derniers mois. L'Allemagne de l'Est est maintenant coupée de l'Occident. Sur son territoire se déroulent des manœuvres d'une ampleur sans précédent et auxquelles participent des troupes polonaises, tchécoslovaques et soviétiques. L'U. R. S. S. s'apprête à signer un traité de paix avec l'Allemagne de l'Est. Le compromis qui interviendra, sans doute, à ce sujet entre l'Union soviétique et les Etats-Unis en vue d'éviter une troisième guerre mondiale marquera de nouveaux progrès faits en Europe par le Gouvernement de Moscou.

En Asie, le Viet-Nam, ainsi que le constatait récemment le président Diem lui-même, n'est plus seulement le théâtre d'une guérilla mais de la guerre tout court. Au Laos, l'influence neutraliste et communiste semble l'emporter désormais.

De même, à travers tout le territoire africain, l'U. R. S. S. avec ses satellites et la Chine cherchent à gagner de vitesse les occidentaux. Ils y réussissent souvent. L'anarchie qui règne sur certaines régions africaines, comme au Congo, facilite leurs entreprises. On peut redouter que l'Afrique du Nord ne devienne bientôt un champ de guerre froide entre l'Est et l'Ouest.

Dans une telle période de tension, on constate avec angoisse, que les conférences de désarmement ont toutes successivement échoué, comme ce fut le cas jadis de 1920 à 1939. Bien plus, les explosions atomiques, quelque temps arrêtées, viennent de reprendre avec plus d'intensité que jamais.

En face de ce désordre et du danger croissant d'un conflit général, l'O. N. U. est impuissante. Elle avait été conçue, au lendemain de la guerre de 1939-1940 comme une sorte de directeur où la France, les Etats-Unis, l'Angleterre et l'U. R. S. S., unis par les liens des combats menés en commun, s'efforceraient ensemble de diriger la politique mondiale. La rivalité entre l'Est et l'Ouest a détruit cet espoir. Dès lors, c'est la loi du nombre qui l'emporte à l'O. N. U. où les nations africaines devenues indépendantes peuvent faire pencher la majorité d'un côté ou de l'autre. Mais l'O. N. U. a démontré son incapacité dans l'épreuve de force qu'elle a engagé avec le Katanga. Personne ne peut espérer qu'elle pourrait exercer la moindre influence au cas où les grandes puissances seraient engagées dans un conflit armé.

Tel est le tableau de la situation internationale. Il importe donc de donner à notre diplomatie, qui doit faire face à une si lourde tâche, tous les moyens d'action dont elle a besoin.

Il faut reconnaître d'ailleurs que le budget de 1962 marque de nouveaux progrès.

### CHAPITRE II

#### PRESENTATION DES CREDITS DES AFFAIRES ETRANGERES POUR 1962

En 1961, l'ensemble des crédits de paiement ouverts au budget des affaires étrangères s'est élevé à ..... 600.597.228 NF dont :

— au titre des dépenses ordinaires .....	561.691.228 NF
— et, au titre des dépenses en capital .....	38.906.000 >

Les propositions du Gouvernement, pour 1962, atteignent un montant global de ..... 853.896.399 NF soit une augmentation d'une année sur l'autre de ..... 253.299.171 > qui résulte des mesures acquises pour ..... 100.822.699 NF et des mesures nouvelles pour ..... 152.476.472 >

Les autorisations de programme ouvertes au titre des dépenses en capital passent de : 38.551.000 NF en 1961, à 69.469.000 NF pour 1962. — Soit une augmentation de : 30.918.000 NF.

Les tableaux ci-après établissent la comparaison, par service, des crédits ouverts en 1961 et proposés pour 1962.

**Comparaison, par services, des crédits ouverts par la loi de finances de 1961 et des propositions présentées dans le projet de budget pour 1962.**

**I. — Dépenses ordinaires.**

DESIGNATION	1961	1962				DIFFERENCE entre 1961-1962.
		Mesures acquises.	Services volés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En nouveaux francs.)						
<b>Titre III. — Moyens des services :</b>						
Services généraux.....	168.253.812	+ 34.091.569	202.345.381	+ 61.641.468	263.986.849	+ 95.733.037
Relations culturelles.....	»	»	»	»	»	»
<b>Totaux.....</b>	<b>168.253.812</b>	<b>+ 34.091.569</b>	<b>202.345.381</b>	<b>+ 61.641.468</b>	<b>263.986.849</b>	<b>+ 95.733.037</b>
<b>Titre IV. — Interventions publiques :</b>						
Services généraux.....	147.909.730	+ 92.675.130	240.584.860	+ 12.704.005	253.288.865	+ 105.379.135
Relations culturelles.....	245.527.686	»	245.527.686	+ 47.261.999	292.789.685	+ 47.261.999
<b>Totaux.....</b>	<b>393.437.416</b>	<b>+ 92.675.130</b>	<b>486.112.546</b>	<b>+ 59.966.004</b>	<b>546.078.550</b>	<b>+ 152.641.134</b>
<b>Totaux des dépenses ordinaires.....</b>	<b>561.691.228</b>	<b>+ 126.766.699</b>	<b>688.457.927</b>	<b>+ 121.607.472</b>	<b>810.065.399</b>	<b>+ 248.374.171</b>

**II. — Dépenses en capital.**

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme		CREDITS DE PAIEMENT	
	volés pour 1961.	prévus pour 1962.	volés pour 1961.	prévus pour 1962.
(En nouveaux francs.)				
<b>Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat :</b>				
Services généraux.....	15.285.000	24.500.000	21.389.000	7.847.000
Relations culturelles.....	19.216.000	25.049.000	14.522.000	15.589.000
<b>Totaux.....</b>	<b>34.501.000</b>	<b>49.549.000</b>	<b>35.911.000</b>	<b>23.436.000</b>
<b>Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat :</b>				
Services généraux.....	»	»	»	»
Relations culturelles.....	4.050.000	19.920.000	2.995.000	20.395.000
<b>Totaux.....</b>	<b>4.050.000</b>	<b>19.920.000</b>	<b>2.995.000</b>	<b>20.395.000</b>
<b>Totaux (dépenses en capital).....</b>	<b>38.551.000</b>	<b>69.469.000</b>	<b>38.906.000</b>	<b>43.831.000</b>

Il convient de distinguer, parmi ces crédits, ceux qui relèvent des services diplomatiques proprement dits et qui font l'objet du présent rapport.

Les propositions qui sont soumises à notre examen à ce titre, s'élèvent pour 1962 à ..... 525.122.714 NF alors qu'elles atteignaient en 1961..... 337.552.542 »

soit une augmentation de ..... 187.570.172 NF

En fait, cet important accroissement des dépenses d'une année sur l'autre n'est qu'apparent. Il résulte, en effet, à concurrence de plus de 167 millions de NF, d'une série de transferts de crédits en provenance soit du budget des charges communes (contributions internationales), soit du budget des services du Premier ministre (IX. — Relations avec les Etats de la Communauté, relations avec les Etats du Cameroun et du Togo). On trouvera dans les développements qui suivent les indications concernant ces mesures.

Les autorisations de programme passeront :  
de ..... 15.285.000 NF en 1961,  
à ..... 24.500.000 » pour 1962,

soit une augmentation de ..... 9.215.000 NF

**CHAPITRE III**

**L'EXTENSION DES COMPETENCES DU DEPARTEMENT DES AFFAIRES ETRANGERES**

Les modifications qui sont intervenues dans la composition de la Communauté ont entraîné une adaptation des structures ministérielles. C'est ainsi que le Secrétariat d'Etat aux relations avec les Etats de la Communauté et aux relations avec les Etats du Cameroun et du Togo, voit une part de ses attributions transférées au Quai d'Orsay où elles seront placées sous l'autorité du secrétaire d'Etat aux affaires étrangères. Désormais, l'ensemble de nos relations diplomatiques doit, en principe, relever du seul ministre des affaires étrangères, assisté d'un secrétaire d'Etat pour les relations avec les Etats africains situés au Sud du Sahara et la République malgache.

On ne peut que se féliciter de la réorganisation ainsi entreprise. Cependant, la répartition nouvelle des compétences laisse subsister, en dehors du champ des attributions des affaires étrangères, des secteurs d'activité dont la vocation spécialisée a pu justifier qu'ils soient placés sous une autorité distincte. C'est le cas, en particulier, de l'aide et de la coopération et du secrétariat général à la présidence de la République pour les affaires africaines et malgaches et pour la Communauté.

Certains membres de votre commission ont jugé nécessaire, qu'au terme d'une seconde étape il soit procédé à un plus complet regroupement. On voit mal, en effet, la nécessité de maintenir une distinction budgétaire et structurelle entre l'aide et la coopération en faveur des Etats qui appartaient précédem-

**III. — Récapitulation, par service, des crédits de paiement ouverts pour 1961 et 1962.**

DESIGNATION	1961	1962	DIFFERENCES avec 1961.
(En nouveaux francs.)			
<b>Services généraux :</b>			
Titre III.....	168.253.812	263.986.849	+ 95.733.037
Titre IV.....	147.909.730	253.288.865	+ 105.379.135
Titre V.....	21.389.000	7.847.000	- 13.542.000
Titre VI.....	»	»	»
<b>Totaux.....</b>	<b>337.552.542</b>	<b>525.122.714</b>	<b>+ 187.570.172</b>
<b>Relations culturelles :</b>			
Titre III.....	»	»	»
Titre IV.....	245.527.686	292.789.685	+ 47.261.999
Titre V.....	14.522.000	15.589.000	+ 1.067.000
Titre VI.....	2.995.000	20.395.000	+ 17.400.000
<b>Totaux.....</b>	<b>263.044.686</b>	<b>328.773.685</b>	<b>+ 65.728.999</b>
<b>Totaux pour les affaires étrangères.....</b>	<b>600.597.228</b>	<b>853.896.399</b>	<b>+ 253.299.171</b>

ment à la Communauté, et la coopération technique ouverte à des pays qui sont demeurés dans la mouvance française, tels le Maroc et la Tunisie, ou encore à des pays où notre influence n'a cessé de se maintenir.

Au demeurant, la portée des dispositions qui sont prises dans le cadre du projet de budget pour 1962, dépasse singulièrement les opérations administratives qui en forment le support. Il faut y voir, en effet, la traduction d'une intention plus générale qui vise à placer nos relations avec les nouveaux Etats sur le plan où leurs aspirations légitimes au rang international trouveront à s'accomplir.

Cette redistribution des compétences a pour objet de mettre à la disposition du ministre des affaires étrangères les moyens nécessaires à notre représentation dans les pays africains et malgache.

Votre rapporteur a pu cependant observer que la transformation de nos relations politiques avec les nouveaux Etats n'a pas toujours eu pour corollaire l'installation de représentations diplomatiques dans la forme que nous leur connaissons habituellement.

Pour illustrer cette manière de voir, il suffit de rappeler que, sur les 14 ambassadeurs en service dans les Etats africains et malgache, 4 seulement sont des diplomates de carrière. Egalement, sur les 14 consulats actuellement ouverts, il n'en est que 2 qui soient dirigés par des agents des affaires étrangères.

Enfin, la presque totalité du personnel en service dans les ambassades et les consulats est constituée par des agents de l'ancienne administration de la France d'outre-mer.

Il est évident que le ministère des affaires étrangères ne pouvait, du jour où l'administration de ces personnels lui a été confiée, modifier complètement l'organisation des services placés sous son autorité.

Au Tchad, par exemple, où un ambassadeur agent de carrière vient de succéder à l'ancien gouverneur de la France d'outre-mer qui avait la qualité de haut représentant, deux agents du ministère des affaires étrangères seront appelés à remplacer prochainement des administrateurs de la France d'outre-mer, dans les fonctions de premier conseiller et de consul général. Des relèves analogues sont prévues en Côte-d'Ivoire, au Gabon, en République centrafricaine et en Mauritanie.

A cet égard, on peut craindre que des remplacements qui ne s'effectueraient qu'au rythme normal des mutations soient insuffisants. Il ne faut pas, certes, méconnaître les considérations personnelles ou locales qui rendent difficile un tel renouvellement du personnel. Mais, en la circonstance, le souci de montrer à ces pays le soin que l'on prend de reconnaître leur rang international, doit l'emporter sur d'autres considérations.

Il convient toutefois de noter que, malgré l'intégration en cours d'un certain nombre d'agents de la France d'outre-mer dans le cadre des secrétaires et conseillers des affaires étrangères, le personnel de ce ministère risque d'être insuffisant pour faire face à tous les besoins. Une telle situation justifierait en fait le maintien pour quelque temps, encore, d'un certain nombre d'administrateurs de la France d'outre-mer auprès des Etats africains et malgache.

Mais votre rapporteur estime qu'une telle situation ne devrait pas interdire, dans le cadre des effectifs existants, d'affecter spécialement dans les postes d'Afrique et de Madagascar les personnels des cadres diplomatiques traditionnels. De même, convient-il d'étendre rapidement à l'ensemble des nouveaux postes les règles habituelles d'organisation et de gestion en usage pour le reste du monde, en faisant en sorte que les adaptations rendues nécessaires par une situation transitoire, soient de courte durée.

Des dispositions de cet ordre sont le gage du maintien, au rang privilégié qui est déjà le sien, de la présence française dans ces pays. Il faut, en effet, se garder d'ignorer ou de sous-estimer l'enjeu qu'ils constituent pour des influences et des doctrines dont l'ambition est de se partager le monde.

#### CHAPITRE IV

##### EXAMEN DES CREDITS DES SERVICES CENTRAUX ET DES SERVICES A L'ETRANGER

La plupart des mesures proposées au titre du projet de budget pour 1962, s'inscrivent dans le cadre de la politique générale poursuivie par le ministère des affaires étrangères depuis quelques années, en vue d'adapter les moyens de notre représentation diplomatique à des tâches dont le nombre s'accroît continuellement et dont l'aspect ne cesse de se modifier au gré de l'évolution de la situation politique internationale.

Les crédits supplémentaires demandés pour 1962 marqueront une étape décisive dans la suite des efforts ainsi entrepris.

On trouvera, dans le cours du présent rapport, une analyse de ces diverses mesures. Dès à présent, on peut indiquer que le souci d'améliorer le fonctionnement des services des affaires étrangères a conduit à prévoir un certain nombre de dispositions intéressant les effectifs et l'organisation des services.

D'autre part, la situation des personnels fait l'objet de quelques améliorations sensibles, tant en ce qui concerne les agents en mission à la centrale que les diplomates en poste à l'étranger.

Enfin le projet de budget pour 1962 ne pouvait manquer de retracer les mesures prises en vue de l'aménagement de la représentation diplomatique et consulaire de la France et qui tendent à assurer la présence française dans un certain nombre des pays nouvellement promus au rang international.

On remarquera également l'effort entrepris en vue de procéder à un regroupement au sein du budget des affaires étrangères de l'ensemble des contributions internationales versées par notre pays.

La diversité même des problèmes qui dépendent du ministère des affaires étrangères rend difficile une présentation sous des titres généraux.

Pour la commodité de l'analyse, il sera cependant distingué, en dehors des questions diverses qui feront l'objet d'un examen particulier, quatre rubriques destinées à regrouper l'essentiel des mesures proposées :

- l'organisation de services centraux ;
- les postes à l'étranger ;
- l'information et la documentation à l'étranger.

#### A. — L'organisation des services centraux.

##### 1. — LA POURSUITE DES MESURES D'ORGANISATION DES SERVICES

Votre rapporteur a déjà indiqué, à différentes reprises, et notamment à l'occasion de l'examen des budgets pour 1960 et 1961, la nécessité de parvenir, par des mesures appropriées, à une organisation rationnelle des services du ministère des affaires étrangères.

L'occasion nous a d'ailleurs été donnée d'enregistrer les résultats appréciables obtenus dans ce domaine.

En effet, au cours des années passées, de nombreux services ont vu examiner leurs conditions de fonctionnement et mettre en place les réformes destinées à les améliorer. On rappellera, parmi les plus significatives des mesures ainsi prises, la réorganisation des services de la valise, du chiffre, de l'état civil, du budget et des affaires techniques, du protocole.

Plus encore que les améliorations sensibles ainsi apportées, on a noté un état d'esprit favorable à l'introduction de nouvelles méthodes de travail.

Le budget de 1962 conduit à exprimer, sur l'état d'avancement des travaux de réorganisation, une satisfaction partielle.

En effet, une série de dispositions sont prévues pour la réforme du service juridique et du service du chiffre, mais les vœux formulés l'an passé pour voir se constituer à l'administration centrale un cadre d'agents permanents que n'affecterait pas le mouvement habituel des mutations propres au personnel diplomatique, n'ont pas, semble-t-il, trouvé de réponse.

D'autre part, les études entreprises en collaboration avec le ministère des finances, en vue de réorganiser l'agence comptable des chancelleries diplomatiques et consulaires, ne sont pas encore parvenues à leur terme.

Sur ce dernier point, il a cependant été indiqué que les échanges de vues déjà intervenus, les confrontations et les vérifications déjà effectuées, permettent d'espérer qu'un résultat positif pourra être atteint dans un avenir assez proche.

La réorganisation du service juridique a pour objet de mettre en place un groupe de fonctionnaires spécialement avertis des questions de droit international.

Le service juridique du ministère des affaires étrangères a, en effet, pour mission de donner des avis sur les questions de droit international. En fait, cette formule générale couvre des activités étendues et diverses :

- consultation écrite et orale sur les problèmes juridiques qui se posent aux services du département dans l'accomplissement de ses tâches courantes ;
- interprétation des traités ou accords demandée par les juridictions nationales qui ont à les appliquer ;
- participation à des conférences internationales (négociations des traités, O. E. C. E., C. E. C. A., C. E. D., Marché commun, Sarre, etc.) ;
- représentation de l'Etat dans les litiges contentieux portés devant les instances internationales.

Pour remplir ses tâches, le service juridique ne disposait, jusqu'ici, que de deux emplois permanents, et cet effectif insuffisant conduisait à faire appel à des agents non spécialisés des différents cadres du ministère des affaires étrangères ou à d'autres administrations.

Un tel recours à des consultations extérieures ne permettrait pas la permanence et l'unité de vue qu'exigent les problèmes juridiques. Aussi, a-t-il paru nécessaire que le service juridique dispose d'effectifs stables, en nombre suffisant et d'une compétence éprouvée. Le service comprendra à l'avenir un jurisculte, assisté d'un jurisculte adjoint et de quatre conseillers juridiques.

La réorganisation du service du chiffre a été rendue nécessaire par la mise en service, depuis quelques années, d'appareils télé-imprimeurs-chiffreurs, d'un fonctionnement extrêmement complexe et qui nécessitent la présence, pour assurer leur installation, leur fonctionnement et éventuellement leur dépannage, de mécaniciens électroniciens hautement spécialisés.

Actuellement, de tels agents ont le statut de contractuels, ne bénéficient d'aucune garantie de carrière et sont, dès lors, tentés de répondre aux offres d'emplois émanant du secteur privé. Il a donc paru indispensable, pour les retenir au sein de l'administration, de les doter d'un statut et prévoir en leur faveur des possibilités d'avancement normal.

La réforme du service du chiffre est, d'autre part, complétée par la création d'un emploi de chiffreur en chef. Il s'avère, en effet, indispensable, en raison de l'accroissement des tâches du service lié à l'augmentation importante du trafic télégraphique et à la généralisation de techniques nouvelles de cryptographie électromécanique, de renforcer la hiérarchie de ce service.

Les améliorations apportées au fonctionnement du service du chiffre doivent lui conférer la stabilité nécessaire au caractère très particulier de ses attributions.

On notera encore la régularisation des fonctions d'encadrement du service intérieur. Les trois fonctionnaires placés à la tête de ce service ont sous leurs ordres environ cent cinquante agents dont ils organisent le travail et assurent la discipline dans un moment où le nombre des réceptions officielles organisées en l'honneur des hautes personnalités étrangères est particulièrement important.

On sait, en effet, que depuis 1958 la résidence des chefs d'Etat hôtes de la France est prévue au ministère des affaires étrangères. Il incombe, également, au service intérieur de régler les problèmes souvent très complexes de sécurité qui se posent à l'occasion de telles réceptions.

Enfin, le renforcement des effectifs de l'inspection des postes diplomatiques par la création d'un nouvel emploi va porter à quatre le nombre des fonctionnaires dont la mission consiste à se rendre auprès des chefs de poste pour veiller, notamment, aux conditions de gestion des crédits qui leur sont délégués. L'opportunité d'un tel renforcement n'est pas discutable dans un moment où l'importance et l'étendue géographique de la représentation française à l'étranger ne cessent de s'accroître à la suite de l'accession à l'indépendance de nouveaux pays.

Il est bien certain que l'on parvient ainsi progressivement à donner au service central du ministère des affaires étrangères les moyens d'une administration moderne et adaptée aux tâches particulières qui sont les siennes. Cependant, votre rapporteur, s'il s'est toujours montré un des tenants de la diplomatie traditionnelle, n'en estime pas moins que cette dernière doit disposer de moyens les plus modernes destinés à faciliter son action. Aussi bien, souhaite-t-il que l'on parvienne, dans un avenir aussi rapproché que possible, au terme des efforts d'organisation. A cet égard, il ne peut que déplorer que l'on n'ait pu mettre en place les fonctionnaires permanents et spécialisés, chargés de poursuivre, au sein de l'administration centrale, les études relatives à l'organisation des services.

## 2. — LA SITUATION DES PERSONNELS

### a) Les agents en mission à l'administration centrale.

L'an passé, au cours de l'examen du projet de budget pour 1961, nous regrettions le procédé utilisé par l'administration centrale des affaires étrangères qui consistait à pourvoir aux besoins des services centraux par l'affectation d'un nombre important d'agents dont la vocation normale est d'occuper des fonctions à l'étranger. Nous retenions, en particulier, que le nombre des agents dans cette position était passé de cent cinquante-quatre en 1960 à cent quatre-vingt-dix-sept en 1961.

L'affectation à l'administration centrale d'un certain nombre d'agents des services extérieurs peut se justifier par l'insuffi-

sance caractérisée des effectifs, eu égard à l'extension des tâches qui résultent de la promotion politique d'un nombre croissant de pays anciennement colonisés et du développement de l'activité internationale dans tous les domaines. D'autre part, la fermeture de nos postes diplomatiques du Moyen-Orient, jointe à la présence momentanée à Paris d'agents en cours de mutation ou mis à la disposition de certains organismes internationaux, viennent grossir le nombre réglementaire des fonctionnaires dits « en mission à la centrale », qui demeure fixé à quatre-vingt-onze en application du décret n° 54-92 du 22 janvier 1954.

Certaines des nécessités rappelées ci-dessus permettent de considérer comme normale la présence à Paris d'environ 150 diplomates. En fait, 200 de ces fonctionnaires sont actuellement dans cette position.

Le projet de budget pour 1962 se propose de normaliser partiellement cette situation par transfert à l'administration centrale de 50 emplois des services extérieurs. Le nombre de diplomates en situation qu'on peut qualifier d'irrégulière se trouvera ainsi ramené à 59. Le chiffre fixé par le décret du 22 janvier 1954 précité est donc sensiblement dépassé.

Aussi bien, pour tenir compte de la nécessité du maintien à Paris d'un nombre relativement important de fonctionnaires des services extérieurs, conviendrait-il de modifier ce texte. Il serait sans doute de meilleure méthode de constater réglementairement une situation de fait — au demeurant justifiable — plutôt que de laisser inappliquées des dispositions dont le caractère trop restrictif est devenu sans portée réelle.

### b) Nomination en surnombre dans les cadres diplomatiques et consulaires.

Le ministère des affaires étrangères poursuivra, en 1962, l'exécution du plan de recrutement en surnombre qui est destiné à pallier les inconvénients du rythme irrégulier des mises à la retraite. Celles-ci atteindront, dans quelques années, un niveau hors de proportion avec les possibilités normales de recrutement qui pourront exister à cette époque.

Il est prévu, pour 1962, le recrutement de 15 secrétaires des affaires étrangères et de 10 attachés d'administration centrale. Une telle mesure vient s'ajouter à la création de 25 emplois autorisée en 1961.

On doit cependant remarquer que les emplois ainsi créés n'ont pu être complètement pourvus. En effet, le recrutement normal qui s'effectue par le canal de l'école nationale d'administration, continue d'être insuffisant. Egalement, le nombre trop restreint d'emplois offerts dans le cadre des concours interministériels d'attachés d'administration centrale, n'a pas permis qu'il soit procédé aux recrutements prévus.

Au total, et pour l'administration centrale, 5 emplois seulement ont pu être pourvus : 1 par voie de concours interministériel, et 4 par le nouveau concours de secrétaires adjoints d'Orient.

D'autre part, les 15 créations d'emplois de secrétaires des affaires étrangères n'ont donné lieu qu'à 11 recrutements dont 6 au titre de la promotion 1961 de l'école nationale d'administration et 5 par le concours d'Orient, institué à la fin de l'année 1960.

Cependant, les 4 postes qui subsistent pourront, sans doute, être pourvus à la suite du concours d'Orient prévu pour la fin de l'année en cours.

La poursuite de ce plan de recomblerment des effectifs diplomatiques et consulaires doit être marquée, en 1963, par la création de 8 nouveaux emplois de secrétaires des affaires étrangères, qui seront proposés à la promotion sortante de l'école nationale d'administration.

Le rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères insistait, l'an passé, afin qu'un plus grand nombre de postes soient attribués au ministère des affaires étrangères dans les prochaines promotions de l'école nationale d'administration. Sans doute, le budget de 1962 n'apporte-t-il pas, sur ce point, complète satisfaction. Cependant, il semble bien que la progression ainsi enregistrée soit en mesure d'apaiser les craintes qui ont été formulées pour l'avenir des corps et des effectifs diplomatiques.

On sait, en effet, que les départs à la retraite pourront atteindre, à partir de 1966, une importance telle qu'il en résultera une diminution extrêmement sensible des effectifs.

Il est donc nécessaire de procéder, dès à présent, à un recrutement échelonné et d'un volume suffisant pour éviter, au moment où la crise des effectifs sera la plus vive, un appel massif à des personnels dont le nombre excessif ne sera pas le gage de la meilleure qualité.

Les emplois ainsi créés dans le cadre du plan prévu ne doivent pas conduire à une augmentation des effectifs totaux. En effet, le nombre des postes à l'étranger que l'on désigne

habituellement sous le nom d'emplois fonctions, demeure pratiquement constant, sous réserve de quelques adaptations rendues nécessaires par l'aménagement de notre représentation diplomatique et consulaire. C'est uniquement le nombre des emplois-grades qu'il est nécessaire d'augmenter temporairement pour assurer, dans un avenir relativement proche, la stabilité des effectifs.

c) *Amélioration des conditions de rémunération des fonctionnaires de l'administration centrale.*

A l'image des pratiques observées dans d'autres administrations centrales, il est institué, au profit des personnels contractuels des services centraux, un régime indemnitaire destiné à rémunérer les sujétions inhérentes à l'exercice de leurs fonctions. Depuis de nombreuses années, des postes importants ont été confiés aux agents de cette catégorie et les services qu'ils rendent justifient, à cet égard, l'alignement de leurs rémunérations sur celles des cadres titulaires.

Il est d'autre part, proposé l'inscription d'un crédit de 24.000 NF, destiné à majorer les frais de représentation des agents diplomatiques et consulaires en fonctions à l'administration centrale.

De nombreuses raisons viennent à l'appui de la mesure ainsi prévue. Les modifications récemment apportées aux attributions du ministre des affaires étrangères ont entraîné la création de la direction des affaires africaines et malgaches. D'autre part, l'augmentation des attributions et des responsabilités de la direction des affaires politiques a motivé la nomination d'un second directeur adjoint. Les titulaires de ces postes sont, au même titre que les autres hauts fonctionnaires du Quai d'Orsay, assujettis à des obligations de représentation et il convient de les mettre en mesure de faire face aux dépenses qui en résultent.

Enfin, les sujétions très particulières qui s'attachent aux activités des agents du service du protocole, légitiment l'octroi d'indemnités de représentation.

### 3. — L'AMÉLIORATION DES MOYENS MATÉRIELS

Les dotations destinées au financement des dépenses d'entretien des immeubles seront augmentées de 87.000 nouveaux francs pour 1962.

Les travaux immobiliers envisagés concernent l'aménagement des locaux du Quai d'Orsay destinés à la réception des personnalités étrangères. On a déjà noté que l'hôtel du Quai d'Orsay est devenu depuis 1958 la résidence des chefs d'Etat en visite officielle dans notre pays.

On peut rappeler à ce sujet qu'au cours de la présente année la France a reçu successivement :

- L. M. le Roi et la Reine des Belges ;
- M. le Président des Etats-Unis et Mme Kennedy ;
- M. le Président de la République fédérale d'Allemagne et Mme Lubke ;
- M. le Président de la République du Gabon et Mme M'Ba ;
- M. le Président de la République du Sénégal et Mme Senghor ;
- M. le Président de la République de la Côte-d'Ivoire et Mme Houphouët-Boigny ;
- M. le Président de la République du Niger et Mme Diori Hamani ;
- L. M. l'Empereur et l'Impératrice d'Iran ;
- M. le Président de la République du Dahomey et Mme Hubert Maga ;
- enfin M. le Président de la République du Congo doit être prochainement l'hôte de la France.

### B. — Les postes à l'étranger.

#### 1. — L'AMÉNAGEMENT DE LA REPRÉSENTATION DIPLOMATIQUE ET CONSULAIRE

Pour tenir compte de l'évolution politique de la plupart des pays du continent africain, le projet de budget du ministère des affaires étrangères pour 1962 comporte un ensemble de mesures ayant pour objet d'adapter la représentation diplomatique et consulaire de la France dans ces pays aux circonstances nouvelles qui résultent de leur accession au rang international.

Trois sortes de dispositions sont ainsi prévues.

Il est en premier lieu nécessaire de procéder à des renforcements d'effectifs dans différents postes existants pour tenir compte de l'importance politique grandissante de certains Etats

— tel le Ghana — ou pour faire face à un accroissement des tâches qui s'impose à la représentation française en raison du développement de nos relations avec quelques pays.

D'autre part, l'évolution du statut politique de certains pays dont l'accès à l'indépendance est effectif ou sur le point de l'être doit entraîner la création de nouveaux postes diplomatiques et consulaires. C'est ainsi que sont prévus au projet de budget de 1962, les créations ci-après :

Kenya .....	Création d'une ambassade à Nairobi.
Ruanda Urundi .....	Création d'une ambassade à Usumbura.
Rhodésie et Nyassaland.	Création d'une ambassade à Salisbury et de consulats à Lusaka et Blantyre.
Tanganyika .....	Création d'une ambassade à Dar-es-Salam.
Uganda .....	Création d'une ambassade à Entebbe.
Congo .....	Création d'un consulat à Stanleyville.
Zanzibar .....	Création d'un consulat.

En revanche, la diminution des effectifs de la colonie française du Maroc et le départ des personnels militaires français à la suite de la restitution aux autorités marocaines de certaines bases militaires, entraînent une réduction de l'activité de certains consulats et corrélativement leur déclassement. C'est le cas notamment de Khouribga, Marrakech et Meknès.

#### 2. — LES PERSONNELS DANS LES POSTES A L'ÉTRANGER

##### a) *Ajustements des rémunérations consécutifs à la hausse du coût de la vie à l'étranger.*

Le Gouvernement propose l'inscription d'un crédit supplémentaire destiné à ajuster le montant des rémunérations servies à nos représentants à l'étranger.

Il est, en effet, indispensable de mettre nos représentants à l'abri des fluctuations d'une amplitude considérable qui affectent dans de nombreuses parties du monde les monnaies étrangères. Cet alignement résulte du jeu de coefficients de correction dont la variation est décidée conjointement par le ministre des finances et le ministre des affaires étrangères sur proposition d'une commission présidée par un magistrat de la cour des comptes. Pour 1962 les travaux de cette commission ont conduit à prévoir l'ajustement des crédits de personnel à la suite de l'augmentation du coût de la vie d'ores et déjà constatée dans de nombreux pays.

D'autre part, et afin d'éviter que les rémunérations de nos représentants à l'étranger ne souffrent des retards apportés à l'ajustement de certains coefficients de correction, la procédure innovée en 1961 consistant à prévoir un fonds d'urgence pour des pays où se manifesteraient d'importants déséquilibres économiques et monétaires, trouvera encore à s'appliquer sur 1962. Il convient, en effet, d'éviter que les agents en fonctions dans ces pays n'aient à subir pendant de longs délais les effets d'une hausse considérable des prix sans que leurs émoluments puissent être rajustés en conséquence. Le fonds d'urgence ainsi constitué est destiné à gager en cours d'exercice les dépenses résultant des recommandations émises par la commission en vue de l'augmentation des coefficients de correction représentatifs de l'évolution du coût de la vie dans certains pays affectés par l'inflation. L'inscription d'un crédit de caractère provisionnel permet au ministre des affaires étrangères de disposer immédiatement des fonds nécessaires au paiement des dépenses correspondantes.

En se fondant sur les statistiques publiées par le Fonds monétaire international, par l'O. N. U., par le Colonial Office, ou, dans le cas où il n'existe pas de statistiques officielles, d'après les rapports fournis par les chefs de postes diplomatiques, la commission spécialisée a estimé nécessaire de relever en 1961 les coefficients de correction applicables à près de 70 pays. Parmi les plus significatives des hausses ainsi constatées, on relèvera :

Argentine 14 p. 100, Brésil 36 p. 100, Indonésie 15 p. 100, Maroc 10 p. 100, Paraguay 26 p. 100, Tunisie 10 p. 100, Uruguay 25 p. 100, Sud Viet-Nam 10 p. 100, Yougoslavie 8 p. 100.

##### b) *Augmentation du montant des indemnités pour frais de représentation.*

Il est proposé une augmentation de 500.000 nouveaux francs du montant des indemnités pour frais de représentation allouées aux chefs des postes diplomatiques à l'étranger.

Ce crédit supplémentaire est essentiellement destiné à pallier les effets de la hausse du coût de la vie à l'étranger. En effet,

alors que les émoluments proprement dits sont rajustés dans chaque pays au fur et à mesure de cette hausse et conformément au jeu des coefficients de correction dont il vient d'être fait état. Les indemnités, pour frais de représentation sont fixées, une fois pour toutes, en monnaie locale. Certaines d'entre elles n'ont bénéficié, au cours des dernières années, que de mesures restreintes de relèvement. Dès lors, une révision de l'ensemble des allocations s'impose pour tenir compte des variations importantes du pouvoir d'achat de la monnaie locale dans certains pays.

Les indemnités pour frais de représentation allouées à chaque chef de poste sont le résultat de la répartition du crédit global dont dispose, chaque année, le ministre des affaires étrangères. Au total, pour l'année 1960, c'est un crédit de 5.401.319 nouveaux francs qui a été utilisé à cet effet. On trouvera, ci-après, l'indication de quelques-unes des allocations attribuées aux postes les plus importants :

En nouveaux francs

Washington .....	329.216
Londres .....	191.808
Bonn .....	133.153
Rome (Quirinal) .....	113.308
Rome (Saint-Siège) .....	81.047
Berne .....	69.753
Moscou .....	149.972
Rio-de-Janeiro .....	62.000
Buenos Aires .....	62.000

Certains membres de votre commission des finances se sont émus de l'insuffisance manifeste des moyens dont pouvaient disposer certains titulaires de postes à l'étranger. Il a été signalé, en particulier, que l'un de nos principaux consulats avait reçu, au cours de l'année 1960, plus de 4.000 de nos compatriotes. Dans d'autres cas, il a été remarqué que nos diplomates ne parvenaient que très difficilement à tenir le rang exigé par leur mission de représentation.

#### c) Le personnel d'exécution à l'étranger.

Nous regrettons d'insister à nouveau sur un problème qui, depuis de longues années, a retenu l'attention de nos collègues : il s'agit des agents de nationalité française qui concourent au fonctionnement de nos postes à l'étranger.

Il faut rappeler que ces agents, qualifiés d'auxiliaires des postes à l'étranger, ne voient leur situation garantie par aucun statut. De même, leur régime de rémunération échappe aux règles habituellement applicables aux fonctionnaires titulaires et dont on a dit qu'elles tendaient à maintenir à ces derniers un niveau de rémunération constant, quelles que soient les fluctuations économiques et monétaires du pays dans lequel ils sont en fonctions.

La nécessité d'accorder à nos compatriotes placés dans cette situation un minimum de garanties statutaires a déjà fait l'objet d'un accord de principe. En effet, le projet de budget pour 1961 avait prévu l'ouverture d'un crédit provisionnel global de 1.500.000 nouveaux francs pour « la réforme du régime du personnel d'exécution à l'étranger ».

Quoi qu'il en soit des principes ainsi admis, les études entreprises depuis le début de l'année 1961 en vue de l'établissement d'un ensemble de dispositions fixant les droits de ces personnels, n'ont pu jusqu'ici complètement aboutir.

Il paraît d'autant plus regrettable qu'un tel retard soit apporté au règlement de ce problème que les agents des services de l'expansion économique à l'étranger, dont les fonctions sont comparables, ont pu obtenir, depuis quelques années, un régime particulier de rémunération qui fixe en outre leurs droits sur le plan de la sécurité de l'emploi, de l'avancement et du droit aux congés.

On comprend mal, dans ces conditions, que des dispositions de même nature ne puissent être prises en faveur des quelques 1.100 agents auxiliaires actuellement rémunérés sur le budget des affaires étrangères.

Votre rapporteur, rejoint en cela par le rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, se doit d'insister auprès du ministre pour qu'un terme soit mis à l'attente de ces personnels. On conviendra, en effet, que si les problèmes de rémunération ou de statut intéressant les personnels en fonction en métropole revêtent quelquefois un caractère aigu, le fait, pour certains de nos compatriotes d'exercer leurs fonctions à l'étranger dans des conditions qu'il faut qualifier de précaires, constitue un motif supplémentaire de faire droit à leurs légitimes revendications.

\*

C'est également un étonnement mêlé d'amertume qu'ont éprouvé les membres de la commission qui ont eu le privilège de visiter quelques-uns de nos postes à l'étranger. Nombreux sont ces postes qui ne disposent que d'un personnel insuffisant et qui ont quelque difficulté à satisfaire aux exigences de l'activité diplomatique courante. On peut citer, parmi les représentations apparemment défavorisées, l'ambassade de Moscou, dont les tâches se sont trouvées multipliées à l'occasion de l'exposition française qui a eu lieu en août dernier et dont le personnel n'a pas bénéficié, à cette occasion, d'un renfort suffisant. Les conditions très particulières où se trouvent placées les représentations occidentales tant à Moscou que dans les pays de l'Est, commandent que l'on ne néglige pas de leur donner les personnels nécessaires. A cet égard, votre commission n'a pu que s'associer au vœu formulé par l'un de ses membres, qui a souhaité que, pour des raisons de sécurité évidentes, la totalité des emplois soient tenus par des agents français.

Entre autres postes, Hong-Kong est également déficitaire en personnel et on a affirmé à votre commission.

#### d) Le logement des agents diplomatiques et consulaires en poste à l'étranger.

De nombreuses enquêtes effectuées par le ministère des affaires étrangères ont démontré qu'il était à la fois nécessaire et avantageux, tant pour l'administration que pour les agents en poste, de mettre à la disposition de ces derniers des logements de fonctions, dans tous les cas où une telle mesure présente une rentabilité certaine à plus ou moins longue échéance.

L'effort entrepris dans ce sens peut revêtir soit la forme d'une politique d'investissement (achat ou construction), soit la location à long terme, effectuée au nom du Gouvernement français, d'appartements qui seraient mis à la disposition des personnels intéressés.

Tel est l'objet d'un programme, dont l'année 1961 a marqué un début d'application pour les postes d'Afrique.

En considération du montant important des dépenses à prévoir, un choix a dû être effectué, en fonction du degré d'urgence de chaque opération et des avantages attendus de l'institution de logements de fonctions, en particulier par la diminution des frais de déménagement, dans l'hypothèse de logements meublés.

Compte tenu de ces motifs, ce sont les postes les plus lointains, ainsi que ceux où les agents se succèdent le plus rapidement, en raison de la brièveté du temps réglementaire de séjour, qui seront pourvus par priorité.

Le programme établi en fonction de ce critère concernera essentiellement les postes d'Afrique, du Moyen-Orient et du Sud-Est asiatique.

Pour 1962, c'est un crédit de 240.000 nouveaux francs qui doit être consacré à la mise en œuvre du programme ainsi défini.

### 3. — LE FONCTIONNEMENT DES POSTES

#### a) Frais de correspondance, de courrier et de valise.

L'importance exceptionnelle des ajustements proposés à ce titre pour 1962, soit 1.969.790 nouveaux francs pour les frais de télégraphe, de téléphone et de T. S. F., et 1.437.000 nouveaux francs pour les frais de valise, mérite quelques indications.

Les services du ministère des affaires étrangères ont procédé à une enquête afin de déterminer le taux moyen d'augmentation qui a affecté, depuis 1956, les tarifs des télégrammes adressés à Paris par les postes diplomatiques à l'étranger. Il a été constaté que le pourcentage de hausse des communications télégraphiques internationales ressortait à 157,5 p. 100 depuis la période de référence. Dans le même temps, les crédits correspondant à ces dépenses ont fait l'objet d'ajustements successifs, mais dont le total est loin de rejoindre le pourcentage de hausse ainsi constaté. En conséquence, la demande de crédit supplémentaire a pour objet de rajuster les dotations sur ces bases.

Sans contester la réalité des modifications de tarifs dont il est fait état, ni même la nécessité de donner aux postes les moyens indispensables à leurs liaisons avec le ministère des affaires étrangères, nous ne pouvons que marquer notre étonnement devant le retard apporté à prendre des mesures qu'une bonne gestion eût commandé d'échelonner d'année en année.

Au surplus, et en considération du montant particulièrement élevé des dépenses effectuées pour cet objet, il serait bon que l'usage des transmissions rapides ne soit réservé qu'à l'acheminement des correspondances qui comportent, par leur nature, le recours indispensable au télégramme.

Les moyens supplémentaires qui sont prévus pour les frais de courrier et de valise sont destinés à permettre de doubler la fréquence de certaines valises à destination de postes importants qui ne disposent, actuellement, que de liaisons mensuelles. C'est le cas, en particulier, des valises à destination de Rome, Madrid, Lisbonne, le Moyen-Orient et le Japon qui devraient ainsi pouvoir bénéficier, en 1962, d'une valise accompagnée tous les quinze jours. En outre, il est envisagé de mettre à la disposition des postes d'Amérique du Sud et d'Afrique une valise accompagnée au moins deux fois par mois; des valises devront toucher, tous les quinze jours, nos postes de Buenos Aires, Santiago du Chili, Caracas, Bogota et Lima, ainsi que ceux de Kartoum, Addis-Abeba, Mogadiscio, Monrovia, Accra et Léopoldville. Enfin, il convient d'ajuster sur la base de leur montant réel les dépenses relatives au coût des valises par avion, non accompagnées au départ de Paris, en vue de permettre que les liaisons indispensables soient assurées.

S'il est bien évident que l'ouverture de nouveaux postes, ou l'accroissement d'activité de certains autres, justifient la mise à leur disposition des moyens de liaison, les observations formulées à propos des dépenses de télégraphe, téléphone et T. S. F. trouvent ici, à s'appliquer de la même manière et l'on conviendra que des ajustements mesurés et progressifs eussent été de nature à diminuer la charge applicable à la seule année 1962.

Il semble, enfin, nécessaire de donner quelques indications sur les crédits supplémentaires demandés au titre des dépenses de matériel des postes.

On a noté, à propos des rémunérations du personnel, l'importance de la hausse du coût de la vie dans certains pays étrangers. Celle-ci conduit, dans les mêmes conditions, à majorer les dotations affectées aux dépenses de fonctionnement des postes diplomatiques et consulaires.

S'il n'est pas fait une application systématique des coefficients de hausse constatés par les statistiques du Fonds monétaire international, il est cependant nécessaire de tenir compte de l'évolution générale qui affecte l'économie de la plupart des pays. Cette évolution a conduit à l'inscription, dans le budget de 1962, d'une dotation supplémentaire de 400.000 NF qui s'appliquera, pour la plus large part, au fonds d'abonnement des postes et à l'entretien des immeubles et du matériel.

Enfin, un crédit de 1.107.000 NF est destiné à doter les postes dont la création est prévue en Afrique, des moyens nécessaires à leur installation. Les représentations intéressées sont rappelées ci-après :

- consulat à Stanleyville ;
- consulat à Zanzibar ;
- ambassade à Nairobi ;
- ambassade à Usumbura ;
- ambassade à Salisbury ;
- consulat à Lusaka ;
- consulat à Blantyre ;
- ambassade à Dar es Salam ;
- ambassade à Entebbé ;

Votre commission a marqué ses regrets à propos des conditions dans lesquelles sont installés et travaillent certains de nos agents à l'étranger.

Elle a estimé regrettable que la France puisse apparaître, dans certains pays, sous un jour aussi peu favorable et souhaite que les services diplomatiques soient installés dans des conditions telles que la décence et la dignité soient toujours sauvegardées.

#### 4. — LES IMMEUBLES DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES

L'ensemble des autorisations de programme prévues au titre des dépenses en capital pour l'achat, la construction et l'aménagement d'immeubles diplomatiques et consulaires, s'élèvera, en 1962, à un total de 24.700.000 nouveaux francs, tandis que les crédits de paiement atteindront 7.847.000 nouveaux francs. Ces dépenses concernent :

— les opérations de construction d'immeubles ou l'achat de terrains au profit de nos représentations ;

— la poursuite du plan d'équipement du service du chiffre et des transmissions, ainsi que l'aménagement d'un dépôt d'archives à Paris ;

— la construction et l'aménagement d'immeubles diplomatiques dans les pays africains où doivent s'ouvrir de nouveaux postes dans le courant de l'année 1962 ;

— enfin, la mise en œuvre d'un programme d'acquisition de logements de fonctions pour les agents diplomatiques et consulaires affectés dans les pays d'Afrique.

D'autre part, sous la rubrique « investissements administratifs au Maroc », le Gouvernement propose l'inscription d'une autorisation de programme de 2 millions de nouveaux francs correspondant au complément nécessaire à l'aménagement d'une résidence diplomatique.

Les premiers paiements relatifs à cette opération ne débiteront qu'en 1963.

Cet ensemble d'opérations, qui constitue la poursuite, à un rythme moyen, du programme d'équipement de notre représentation à l'étranger, est analysé ci-après :

#### a) Le programme à l'étranger.

##### Tel-Aviv :

Achat d'une résidence diplomatique.

A Tel-Aviv l'ambassadeur de France réside dans une villa appartenant à un Arabe. Le bail est expiré depuis plusieurs années. Le propriétaire en refuse le renouvellement.

Toutefois notre représentant en Israël a pu, jusqu'ici, rester dans l'immeuble en faisant valoir que son Gouvernement envisageait l'achat de la propriété.

Il conviendrait de procéder à cette acquisition en 1962, le prix qui en est demandé s'établissant à 380.000 NF.

Il s'agit de l'habitation diplomatique étrangère la plus spacieuse et la plus belle de Tel-Aviv. Elle convient parfaitement à la résidence de l'ambassadeur de France.

Le prix proposé correspond par ailleurs à celui qui a été évalué par l'expert français.

##### Bangkok :

Construction de bureaux pour la chancellerie de l'ambassade.

La chancellerie de l'ambassade de France à Bangkok est actuellement installée dans un bâtiment en bois tout à fait vétuste dont la démolition s'impose dans les plus brefs délais.

Pour remplacer ces locaux, quatre pièces-bureaux devront être construites à l'extrémité de l'aile sud de l'immeuble de l'ambassade.

Une petite maison de garde devrait être également édiflée sur cet emplacement et il conviendrait par ailleurs de procéder à l'installation de portes et de grilles pour en assurer la sécurité.

Le devis préparé à la demande de l'ambassadeur de France à Bangkok pour la réalisation de ces différents travaux s'établit à 140.000 NF, somme qui correspond au montant du crédit prévu dans le projet de budget de 1962.

##### Conakry :

Construction de bureaux pour la chancellerie et de logements.

Dans le cadre des crédits prévus en 1961 au titre des dépenses d'équipement, ont pu être réalisées les opérations consistant en l'achat d'une résidence et de différents logements de fonctions pour le personnel en poste en Guinée.

Il est nécessaire de poursuivre ce programme en 1962 dans les conditions ci-après :

— construction d'un immeuble destiné aux bureaux de la chancellerie .....	800.000 NF
— construction ou achat d'un logement supplémentaire de fonctions.....	50.000 »
<b>Total .....</b>	<b>850.000 NF</b>

##### Elisabethville :

Construction ou achat de bureaux pour la chancellerie.

L'ouverture du consulat d'Elisabethville est prévue pour la fin de l'année 1961.

Aucune dotation n'a toutefois été inscrite dans le budget de la gestion en cours pour permettre l'installation de la résidence du chef de poste et des bureaux de la chancellerie.

Il est donc nécessaire de prévoir en 1962 l'inscription de la dotation correspondante qui peut être évaluée à 350.000 NF.

##### Usumbura :

Construction de bureaux pour la chancellerie.

Dans le cadre de la gestion 1961 ont été prévus les crédits nécessaires pour assurer la construction de la résidence du consul de France à Usumbura.

Les crédits qui doivent être inscrits au budget de 1962 sont destinés à la construction ou à l'achat des bureaux de la chancellerie du poste considéré.

La dépense correspondante peut être évaluée à 150.000 NF.

*Brasilia :*

Construction d'une résidence diplomatique, des bureaux de la chancellerie et de logements.

A Brasilia, la chancellerie, première antenne de l'ambassade, a été édifée fin 1960.

Les missions diplomatiques encore installées à Rio-de-Janeiro ont été invitées par le Gouvernement brésilien à commencer sans retard leurs constructions, de manière à s'installer dès que possible auprès des services locaux fonctionnant déjà à Brasilia.

Le Gouvernement français doit construire dans cette ville :

- une résidence diplomatique;
- des bureaux pour la chancellerie;
- des logements pour les agents.

A la demande de l'ambassadeur de France au Brésil, une estimation du coût de l'opération a été effectuée.

Sur la base de cette estimation, l'autorisation de programme globale à prévoir au budget s'analyse comme suit :

— construction de la résidence...	110 millions de cruzeiros.		
— construction de la chancellerie.	100	—	
— construction et aménagement de logements pour les agents.....	250	—	

soit au total..... 460 millions de cruzeiros.

auxquels il convient d'ajouter les honoraires d'architectes et les dépenses imprévues, ce qui représente une dépense globale de 10 millions de nouveaux francs dont l'inscription est demandée dans le projet de budget de 1962.

La prévision des paiements s'établit par ailleurs comme suit :

1962 .....	1.050.000 NF.
1963 .....	5.000.000 NF.
1964 .....	3.950.000 NF.

*Beyrouth :*

Achat d'un terrain et construction d'une résidence diplomatique.

L'ambassadeur de France au Liban loge actuellement à la « villa des Pins » qui est propriété de la ville de Beyrouth.

Cet immeuble avait été concédé à une société dont la France a racheté les droits en 1921.

Lorsque cessera l'application de la convention qui régit la concession actuelle, il conviendra de procéder au relogement de l'ambassadeur de France au Liban et la seule solution qu'il apparait possible de retenir à ce titre consiste en l'achat d'un terrain et en la construction d'un nouvel immeuble.

Les autorités locales refusent en effet un renouvellement du bail pour la villa des Pins, tandis que par ailleurs les biens que l'Etat français possède encore à Beyrouth ne permettent pas, en raison de leur emplacement, d'y installer la résidence du représentant français.

Le ministère des affaires étrangères a fait choix d'un terrain situé dans un nouveau quartier résidentiel de Beyrouth où se trouvent déjà installées certaines missions diplomatiques.

Le coût d'acquisition de ce terrain s'établit à 1.600.000 nouveaux francs environ.

Le coût des travaux de construction de l'immeuble à édifier sur cet emplacement a par ailleurs été évalué à 2.400.000 nouveaux francs.

Au total l'opération de Beyrouth correspondrait donc à une autorisation de programme de 4 millions de nouveaux francs dont l'inscription est sollicitée dans le projet de budget de 1962.

*b) Les services à Paris.*

*Poursuite du plan d'équipement du service du chiffre et des transmissions :*

En 1962, divers appareils de télétransmission utilisés par le service du chiffre du ministère des affaires étrangères devront être réformés après avoir servi d'une façon intensive pendant de nombreux années aussi bien à l'administration centrale que dans les postes à l'étranger.

Il est donc prévu de procéder l'an prochain à l'acquisition d'un certain nombre de téléimprimés de remplacement Siemens.

D'autre part, l'extension des liaisons Télex impliquera l'installation de deux cabines supplémentaires au Quai d'Orsay, de même que le remplacement de deux téléimprimés Sagem qui seront hors de service l'an prochain.

Il en résultera l'achat de quatre téléimprimés Sagem et de deux transmettrices électroniques.

En outre 29 appareils Tarec (dont 15 électroniques) seront utilisés soit pour le remplacement d'appareils anciens et de modèle périmé, soit pour l'équipement des postes africains.

Enfin, le ministère des affaires étrangères a été amené, à la suite d'études poursuivies dans le cadre des travaux de la commission interministérielle des chiffres, à assurer la protection des installations de chiffrement électromécaniques de nos postes à l'étranger, la réalisation actuellement en cours à ce titre devant se poursuivre en 1962.

Il importera donc d'acquiescer l'an prochain des cages de Faraday, des filtres et des appareils spéciaux de contrôle et de mesure.

Le montant total des crédits à prévoir pour financer le programme exposé ci-dessus se monte à 670.000 nouveaux francs.

*Aménagement d'un dépôt d'archives :*

Le ministère des affaires étrangères éprouve de plus en plus de difficultés pour assurer dans de bonnes conditions la conservation de ses archives dont le volume s'accroît sans cesse.

Déjà quelques dépôts annexes ont dû être constitués soit dans les sous-sols de l'immeuble de l'avenue Kléber, soit dans des bâtiments prêtés provisoirement par les archives nationales et la Banque de France.

Cette situation tient à différentes causes, notamment l'extension des compétences du ministère des affaires étrangères et l'accession à l'indépendance de territoires nouveaux qui a nécessité le rapatriement d'archives fort importantes dont il n'était pas prévu que la conservation appartiendrait aux affaires étrangères.

Cette tendance ne pouvant aller qu'en s'accroissant, il importe de prendre les mesures nécessaires pour faire face aux conséquences qui en résulteront dans l'avenir en prévoyant dès maintenant la constitution d'un dépôt annexe dont l'importance devrait permettre de regrouper les archives actuellement entreposées dans des locaux divers non adaptés à cet usage.

C'est à cet objectif que répond l'inscription dans le projet de budget du ministère des affaires étrangères pour 1962 d'une autorisation de programme et d'un crédit de paiement de 160.000 nouveaux francs.

*c) Représentation diplomatique et consulaire de la France dans différents postes africains.*

Sont prévus à ce titre en 1962, l'achat, la construction et l'aménagement d'immeubles diplomatiques dans les postes suivants : Nairobi, Salisbury, Kumpala, Zanzibar, Lusaka, Blantyre, Dar es Salam, Entebbé.

Les différentes opérations qui sont prévues dans ce domaine sont liées à l'évolution politique des pays considérés et résultent directement de l'ouverture envisagée, l'an prochain, de nouveaux postes diplomatiques dans les capitales intéressées.

*d) Mise en œuvre d'un programme de logements des agents diplomatiques et consulaires.*

Il a déjà été fait état de la nécessité de prévoir pour les agents en poste à l'étranger des logements de fonction.

L'effort à entreprendre dans ce domaine peut revêtir soit la forme de location à long terme, soit la forme d'une politique d'investissement.

L'amorce de telles réalisations a été traduite dans le budget de 1961 en ce qui concerne essentiellement les postes d'Afrique.

Il est nécessaire de poursuivre cet effort en 1962.

Le programme prévu à ce titre l'an prochain concerne la construction ou l'acquisition de logements de fonctions dans les postes ci-après :

Kumpala .....	340.000 NF
Zanzibar .....	50.000 »
Luzaka .....	190.000 »
Blantyre .....	190.000 »
Dar es Salam .....	380.000 »
Khartoum .....	500.000 »
Aden .....	100.000 »

Total ..... 1.750.000 NF

Il est rappelé que dans l'attente de la réalisation effective dans le courant de l'année 1962 des opérations immobilières intéressant les postes dont il est question ci-dessus, doivent être prévus, au titre des dépenses de loyers, les crédits nécessaires à la prise en location des habitations destinées aux logements de fonctions des agents affectés dans les postes considérés.

### C. — L'information et la documentation à l'étranger.

En ce qui concerne les dépenses de documentation, il faut rappeler le vœu formulé par le Parlement au cours des années précédentes tendant à ce qu'un effort particulier soit accompli pour mieux informer l'opinion publique étrangère sur les problèmes et la situation de notre pays.

Le budget de 1961 avait été marqué par une augmentation appréciable des crédits prévus à cet effet qui se sont trouvés majorés de 40 p. 100.

Un tel effort n'a pu être reconduit en 1962 et les dépenses afférentes à l'information et à la documentation diffusées par nos postes à l'étranger ne seront augmentées que de 659.510 nouveaux francs contre 1.020.000 nouveaux francs en 1961. Encore, convient-il d'observer qu'à concurrence de 100.000 nouveaux francs, ces crédits supplémentaires sont destinés à compenser la hausse du coût de la vie constatée dans les pays étrangers.

Le complément de dotation doit permettre de faire appel à trois agents supplémentaires qui seront chargés, dans les postes les plus importants, d'assister nos représentants pour les questions d'information et de presse. Il est également prévu un très faible accroissement (59.510 nouveaux francs) des crédits pour l'achat des livres et des documents d'archives destinés à la bibliothèque du Quai d'Orsay.

Un crédit de 8.060 nouveaux francs sera affecté à la publication de deux nouveaux volumes de la traduction française des archives de la Wilhelmstrasse, en vertu de l'accord conclu à Bonn, en 1960, entre les quatre Gouvernements alliés.

Enfin, les dépenses des postes et des centres d'informations à l'étranger bénéficieront de la plus grande partie des crédits supplémentaires et seront majorés de 462.000 nouveaux francs.

C'est évidemment de l'activité accrue de nos représentants à l'étranger et des moyens mis à leur disposition qu'il faut attendre une plus ample diffusion des informations françaises.

Une meilleure connaissance des faits et des idées se rapportant à notre pays doit permettre aux étrangers de concevoir une image de la France que l'ignorance ou les propagandes ont trop tendance à déformer.

C'est plus particulièrement à l'équipement de nos postes diplomatiques en matériel de réception des bulletins de l'Agence française de presse que seront consacrés les moyens supplémentaires demandés. Ce sont essentiellement les postes d'Extrême-Orient, d'Amérique centrale et d'Amérique latine, d'Europe centrale et orientale qui bénéficieront de cette liaison. En outre, l'édition d'un bulletin d'informations en langue portugaise doit venir combler une fâcheuse lacune de notre réseau de diffusion des informations françaises. Cette documentation doit être acheminée par le canal de notre service d'informations aux Etats-Unis et comprendra des documents, des brochures, des textes d'intérêt politique, des films pour le cinéma et la télévision. Enfin, il est prévu la fourniture à nos postes à l'étranger de matériel d'information politique d'utilisation immédiate rédigé tant en langue française qu'en langue étrangère. De tels documents sont destinés aux personnalités étrangères de la presse et du monde politique.

Ne relevant parmi ces mesures que celles concernant la diffusion d'informations en langue portugaise, on remarquera l'importance de la zone géographique qui va être ainsi servie. Cependant, le fait de s'intéresser en 1962 à un pays tel que le Brésil, laisse mesurer les retards qui restent à combler. On comprendrait mieux, en effet, que ce budget voie les services des affaires étrangères orienter presque exclusivement leurs efforts vers les nouveaux pays du monde. C'eût été possible s'il n'avait fallu, par priorité, pourvoir aux besoins, jusqu'ici non satisfaits, de nos postes les mieux établis dans le monde.

C'est plus particulièrement à l'occasion d'événements importants, de résonance internationale, qu'il conviendrait de veiller à ce que nos postes à l'étranger disposent très rapidement d'une information rapide et complète. Le défaut de rapidité dans la transmission des documents laisse en effet le bénéfice de l'analyse et de l'interprétation des faits à des tendances que nous n'approuvons pas.

Nos diplomates ont dès lors à lutter contre des courants d'opinion préétablis et leur tâche n'en est que plus difficile.

Les crédits prévus pour le financement des émissions de radio à la destination des pays étrangers demeureront, en 1962, à un niveau inchangé (32.210.000 nouveaux francs). Cependant, il faut considérer que les émissions sur ondes courtes de la radiodiffusion-télévision française à destination des pays étrangers n'ont pas toujours l'efficacité souhaitée.

En effet, des difficultés techniques de réception, tenant à une puissance insuffisante, ne permettent pas de concurrencer les principales stations étrangères, telles que la B. B. C., la Voix de l'Amérique, Moscou, Pékin, le Caire...

Cependant, le développement des radios nationales dans les territoires qui viennent d'accéder à l'indépendance et la progression rapide de la télévision ont conduit le ministère des affaires étrangères à rechercher, en liaison avec la radiodiffusion-télévision française, la possibilité d'accroître le volume des envois de programmes enregistrés aux stations qui en font la demande.

C'est sans doute là un moyen de compléter les lacunes de notre réseau de diffusion directe.

## CHAPITRE V

### LES PROBLEMES PARTICULIERS

#### 1. — Les créances de la France (Maroc, Tunisie, Guinée).

En ce qui concerne la Tunisie — qui avait fait jusqu'alors l'objet d'un rapport spécial — il est certain que les intérêts français y restent considérables. On estime qu'ils doivent être évalués à plus de 200 milliards de francs.

Il est exact qu'en application des conventions signées le 30 juin 1956 et le 20 avril 1957, la Tunisie a bénéficié au cours des années 1956 et 1957, de prêts d'une valeur de 166 millions de nouveaux francs, soit 16 milliards d'anciens francs. La Tunisie n'a plus obtenu aucune aide financière depuis cette date.

Le rachat des terres appartenant à des Français est effectué par le Gouvernement tunisien. Deux conventions ont été signées avec la Tunisie à ce sujet — d'une part, la convention du 8 mai 1957, par laquelle la Tunisie a reçu une aide de 60 millions de nouveaux francs destinée à faciliter le rachat de 125.000 hectares de terres appartenant à des propriétaires français qui jugeaient leur situation particulièrement précaire dans diverses zones de la Tunisie et demandaient à vendre leurs terres à l'Etat tunisien ;

— d'autre part, le protocole du 13 octobre 1960, qui prévoyait la cession à l'Etat tunisien de 100.000 hectares de terres qui seraient offertes par leurs propriétaires, mais qui n'a pas encore été mis en application.

En vertu de ces conventions, l'Etat français fait lui-même l'avance de la totalité de la somme destinée aux propriétaires français obligés de vendre leurs terres à la Tunisie. Le Gouvernement tunisien ne doit à la France que 10 p. 100 de ce total. Mais il ne s'agit pas, en réalité, d'un prêt à la Tunisie, mais d'un remboursement accordé aux propriétaires français. Il est certain que, si le Gouvernement français n'avait pas accepté ce sacrifice, les propriétaires auraient purement et simplement été expulsés sans avoir à toucher aucune indemnité. Encore faut-il expliquer exactement comment se présente cette opération. Ajoutons que le protocole du 13 octobre 1960 n'a pas encore été mis en application.

Il semble évident, en tout cas, que ce précédent ne manquera pas, le cas échéant, d'être invoqué par d'autres Français qui seraient appelés à subir le même sort que ceux installés en Tunisie. Mais les répercussions financières seraient autrement graves.

D'une manière générale, il importe de signaler la situation faite à nos ressortissants qui ne peuvent ramener leurs capitaux d'un certain nombre des nouveaux Etats indépendants. Leurs comptes sont bloqués dans ces pays auxquels ils avaient fait confiance.

Tel est le cas, en particulier, au Maroc et en Tunisie. Tel est le cas aussi, d'une manière plus stricte encore, de la Guinée : de nombreux Français qui avaient laissé leur argent en compte courant à la banque de Conakry, ne peuvent le rapatrier.

Or, le Gouvernement français a lui-même des dettes envers ces pays. C'est le cas, en particulier, de la France vis-à-vis de la Guinée. Il serait souhaitable qu'un arrangement par voie de compensation ou de toute autre façon, pût intervenir le plus tôt possible entre la France et la Guinée, le Maroc et la Tunisie, en vue d'obtenir le rapatriement des capitaux français immo-

bilisés. Nos compatriotes, dont beaucoup sont rentrés en France, s'irritent d'une situation dans laquelle ils n'ont aucune responsabilité et qui est contraire aux promesses qui leur avaient été faites.

Ils s'étonnent, particulièrement, que le Gouvernement français puisse continuer à verser des sommes souvent importantes à divers Etats, en vertu de conventions anciennes, sans doute, mais dont nous respectons toujours le texte, alors qu'ils ont dû rentrer en France et qu'ils s'y trouvent souvent démunis de ressources et dans l'impossibilité de faire face aux engagements qu'ils ont pris. Ils demandent que les Etats devenus indépendants paient leurs dettes aux Français qui ont été obligés de revenir en France, comme la France paie ses dettes aux ressortissants de ces Etats.

Notre opinion publique suit avec intérêt tous ces problèmes. Et elle ne peut admettre que l'indépendance accordée aux Etats ait pour conséquence d'accroître nos charges, alors qu'elle avait l'espoir de les voir diminuer. Ceci est d'autant plus important à noter que beaucoup des jeunes soldats qui ont servi en Afrique du Nord ou en Afrique noire ne manquent pas de comparer les établissements modernes de toutes sortes édifiés là-bas par les soins de la France avec ceux, plus vétustes, qui fonctionnent dans la métropole.

## 2. — Les contributions internationales.

Le projet du budget des affaires étrangères pour 1962 comporte diverses mesures dont l'objet est de parvenir à une présentation groupée des dépenses d'action internationale, chaque fois que celles-ci prennent la forme de contributions obligatoires ou bénévoles à des organismes internationaux.

Cette disposition tend à répondre aux nombreuses critiques qui se sont élevées dans le passé, tant à l'encontre du volume de ces dépenses, que de leur dispersion à travers les documents budgétaires.

En effet, le nombre croissant des organismes internationaux et le développement progressif de leurs activités ont entraîné un sensible alourdissement des charges supportées par le budget de la France au titre des contributions aux institutions internationales.

On peut relever que cette charge globale est passée, en dix ans, de 1949 à 1959, de 35 à 487 millions de nouveaux francs, représentant respectivement 0,23 et 0,88 p. 100 du budget de l'Etat.

L'importance de ces dépenses exige que les méthodes de gestion des crédits correspondants soient soumises à un meilleur contrôle.

En vue de permettre à ce contrôle de mieux s'appliquer, il était donc nécessaire de placer la gestion des crédits de contributions internationales sous une autorité unique et c'est tout naturellement le ministre des affaires étrangères qui est apparu le mieux désigné à cet effet.

Telles sont les justifications de transferts intéressant la contribution française aux organismes ci-après :

- Communauté atomique,
- Communauté économique,
- Fonds social européen,
- Commission de coopération technique africaine,
- Office international du froid,
- Office international du vin,
- Office international des épiphyties,
- Commission internationale de lutte biologique contre les ennemis de la culture,
- Bureau international des poids et mesures,
- Organisation internationale de police,
- Organisation internationale de travail,
- Euro-contrôle,
- Organisation internationale de protection de la navigation aérienne,
- Commissions internationales pour les pêcheries du Nord-Ouest de l'Atlantique, de l'Atlantique Est et de la Mer du Nord,
- Conseil international pour l'exploitation de la mer,
- Commission internationale pour l'exploitation scientifique de la Méditerranée.

En ce qui concerne le contrôle de la gestion de ces crédits, il est prévu que les représentants français, au sein des organismes internationaux se préoccupent tout particulièrement de participer aux travaux des organismes de contrôle financier qui fonctionnent dans le cadre de ces institutions.

A la vérité, une telle disposition comporte des limites inévitables dans son application, car la désignation des commissaires aux comptes, qui participent aux organes de contrôle, s'effectue selon une alternance qui conduit à appeler périodiquement les délégués de pays dont la faible contribution risque de leur faire prendre peu d'intérêt aux modalités de gestion de fonds communs.

En dehors des diverses mesures de transferts ainsi rappelées, les crédits supplémentaires demandés pour 1962, au titre de l'ajustement de la contribution française aux organismes internationaux, s'élèvent à plus de 5 millions de nouveaux francs. On notera, cependant, que la participation financière de la France aux dépenses de l'Organisation des Nations Unies exclut toute contribution au financement de l'intervention au Congo.

Enfin, en exécution d'une résolution approuvée par le comité des ministres du Conseil de l'Europe, le Gouvernement français s'était engagé à verser une participation au capital du fonds de rétablissement du Conseil de l'Europe d'un montant de 1.840 millions de dollars.

Cette dépense a fait l'objet de six versements successifs dont le dernier est intervenu en 1961. Dès lors, le Gouvernement français ayant ainsi fait face à l'ensemble de ses obligations vis-à-vis du fonds, le projet de budget pour 1962 traduit la non-reconduction du crédit annuel de 850.000 nouveaux francs jusqu'ici prévu pour cet objet.

## 3. — Le reclassement des fonctionnaires et des agents des services concédés du Maroc et de Tunisie.

Pour répondre aux questions formulées par certains membres de votre commission et plus particulièrement par M. Arnulf — dont j'ai déjà rappelé qu'il avait bien voulu se charger l'an dernier du rapport sur les affaires marocaines et tunisiennes — on trouvera ci-après quelques indications portant sur l'activité de nos services diplomatiques dans ces pays.

Pendant le présent rapport ne peut avoir pour objet de traiter du problème général de l'accueil et du reclassement des rapatriés puisqu'aussi bien les services qui en sont chargés se trouvent désormais placés sous l'autorité d'un secrétaire d'Etat et que les crédits correspondants figurent au budget du ministère de l'intérieur. C'est exclusivement de l'activité du service chargé du reclassement des fonctionnaires rapatriés du Maroc et de Tunisie qu'il sera question ici.

Notre représentation diplomatique au Maroc et en Tunisie fait depuis plusieurs années l'objet de mesures de réorganisation qui sont destinées à tenir compte de la diminution sensible du nombre de nos compatriotes demeurés dans ces pays.

Depuis la date de la cessation du régime de protectorat au Maroc et en Tunisie, jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1961, la situation de la population française dans ces deux pays a évolué comme suit :

PAYS	EFFECTIF de la population à l'époque du protectorat.	NOMBRE de Français rapatriés.	EFFECTIF restant au 1 <sup>er</sup> juillet 1961.
Maroc .....	311.000	126.506	184.494
Tunisie .....	219.352	126.023	94.329

On ne dispose pas encore des statistiques au-delà du 1<sup>er</sup> juillet 1961. Il y a tout lieu de penser cependant que, notamment en ce qui concerne la Tunisie, à la suite des événements de Bizerte, le nombre des Français qui continuent à résider dans ce pays est actuellement sensiblement inférieur aux chiffres indiqués ci-dessus.

Le ministère des affaires étrangères fait effectuer chaque année une mission ayant pour objet d'étudier, en liaison étroite avec nos représentants, l'organisation des services de l'ambassade et des consulats. En particulier, l'articulation des services, les effectifs qui leur sont affectés et les modifications de structures qui pourraient intervenir par voie de regroupement, sont analysés en vue de parvenir à la réalisation d'économies.

Les missions effectuées en janvier 1960 tant au Maroc qu'en Tunisie ont pu ainsi aboutir à des propositions de réductions d'effectifs portant sur plus de 70 emplois. On a déjà eu l'occasion de noter que la diminution progressive des effectifs de la colonie française du Maroc et le départ des personnels militaires français ont entraîné le déclassement de trois consulats.

Au total, les économies ainsi réalisées pour 1962 s'élèveront à 1.700.000 nouveaux francs.

ACTIVITÉS DU SERVICE CHARGÉ DU RECLASSEMENT  
DES FONCTIONNAIRES RAPATRIÉS DU MAROC ET DE TUNISIE

Le ministère des affaires étrangères a été chargé, dès 1956, du reclassement des fonctionnaires et agents français de l'Etat et des services publics rentrant du Maroc et de Tunisie.

A la date du 1<sup>er</sup> octobre 1961 les opérations de reclassement sont pratiquement terminées en ce qui concerne les 10.000 fonctionnaires de Tunisie. Seule reste encore à régulariser la situation de certains techniciens contractuels qui ont bénéficié d'une mesure de titularisation dans les cadres locaux.

Il en est de même pour les 1.000 ouvriers qui ont jusqu'ici demandé leur reclassement en métropole.

Sur les 25.000 fonctionnaires qui se trouvaient au Maroc en 1956, 22.500 ont bénéficié d'une mesure de reclassement et l'on peut estimer à 1.500 environ le nombre des agents dont les dossiers sont encore en cours d'examen.

Les agents des établissements publics, offices et services concédés sont reclassés soit dans les sociétés nationalisées (sociétés de transports, électricité ou du secteur minier) en exécution de conventions passées avec ces organismes, soit dans la fonction publique lorsque les emplois tenus au Maroc ou en Tunisie par ces agents sont confiés en France à des fonctionnaires. Également, les fonctionnaires locaux en provenance du Maroc et de la Tunisie et du Viet-Nam peuvent bénéficier d'une mesure d'intégration dans la fonction publique. En fait, c'est seulement 150 agents qui ont demandé la nationalité française pour faire valoir leurs droits en matière d'intégration. D'ores et déjà une centaine d'entre eux ont pris un poste dans le cadre de la fonction publique française.

#### 4. — L'assistance aux réfugiés étrangers en France.

L'an passé, le rapport sur le budget des affaires étrangères avait consacré un développement au service social d'aide aux émigrants (S. S. A. E.). Il convient de faire le point de l'activité de cet organisme pour 1961.

On rappellera que le service social d'aide aux émigrants est une association déclarée, reconnue d'utilité publique, qui a pour but de venir en aide aux émigrants, immigrants et transmigrauts, et d'aplanir les difficultés qu'ils peuvent rencontrer à leur arrivée dans notre pays.

C'est ainsi qu'il a été chargé par le ministère du travail, du service social de la main-d'œuvre étrangère, tandis qu'il se préoccupe pour le compte du ministère de la santé publique et de la population de l'aide aux familles au moment de leur implantation et facilite leur intégration progressive dans la vie française.

Enfin, aux termes de l'accord passé par le ministère des affaires étrangères avec l'organisation internationale pour les réfugiés, il se charge de l'assistance sociale et matérielle au profit de ces derniers.

En 1960, plus de 76.000 personnes, appartenant à 71 nationalités différentes ont bénéficié de l'assistance du service. Depuis le début de l'année, c'est près de 40.000 personnes qui ont reçu cette aide.

L'aide aux travailleurs migrants et à leurs familles a été marquée, ces temps derniers, par une augmentation sensible de l'activité du service. Celui-ci s'est, plus particulièrement préoccupé des femmes et des enfants venant rejoindre le chef de famille installé en France. En outre, il a dû s'intéresser aux enfants abandonnés ou séparés de leur famille et rechercher leur placement.

D'autre part, le service de l'assistance aux réfugiés, qui n'avait pas eu à faire face, en 1960, à une arrivée massive de réfugiés, a dû cependant concourir à l'action généralisée entreprise depuis juillet 1959 par le comité français de l'année mondiale du réfugié. Celui-ci avait notamment prévu de recevoir une centaine de réfugiés en provenance des camps de Grèce et a été conduit à s'occuper d'un important contingent de réfugiés en provenance d'Europe centrale.

C'est au total, 7.693 familles ou personnes isolées qui ont ainsi été aidées sur les fonds d'assistance aux réfugiés en 1960. Pour les six premiers mois de l'année 1961, 3.642 cas ont été examinés.

On rappellera les formes multiples de l'assistance ainsi procurée qui intéresse, en particulier, l'allocation de bourses scolaires, de subsides et de secours.

Elle comporte également, une aide en nature, comprenant l'hébergement, l'aide pour le chauffage, le transport et les installations familiales. Enfin, le service spécialisé de l'assistance dispense des soins médicaux, se préoccupe de la formation et du reclassement professionnel des réfugiés et, en accord avec l'entraide universitaire française, octroie des bourses d'études aux jeunes gens et jeunes filles.

Actuellement, le service social d'aide aux émigrants se consacre essentiellement aux étrangers d'origine italienne, espagnole ou portugaise. En effet, une aide efficace à l'arrivée des travailleurs de ces pays, permet de faciliter leur adaptation à la vie française. Cette aide a également pour résultat de diminuer les échecs et les retours au pays d'origine, dont l'effet est peu heureux tant au plan psychologique que financier. De tels retours s'avèrent en effet onéreux puisque aussi bien le recrutement est, à l'origine, financé par des fonds français sur les crédits de l'office national d'immigration.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre commission des finances vous propose l'adoption des crédits des affaires étrangères (services généraux et diplomatiques).

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

### ANNEXE N° 1455

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Par M. Marc Jacquet, rapporteur général, député.

### ANNEXE N° 5

#### AFFAIRES ÉTRANGÈRES

##### Relations culturelles et coopération technique.

Rapporteur spécial: M. RIVAIN

#### INTRODUCTION

Dans l'ensemble du budget des affaires étrangères, celui de la direction générale des affaires culturelles et techniques représente près de 40 p. 100 des dotations du quai d'Orsay.

Cette constatation permet de mieux apprécier le propos tenu par M. le ministre des affaires étrangères, lors de la discussion du budget de 1960: « Les relations culturelles, disait-il, sont le terrain d'élection de la diplomatie française ».

Le ministère des affaires étrangères a pour fonction d'assurer partout la présence de la France. Mais, l'époque est passée où il pouvait paraître suffisant d'aider les initiatives privées, ou publiques, qui naissaient d'elles-mêmes, tant étaient assurés le prestige et l'attraction que suscitait la France, la supériorité de notre langue, de notre pensée et de notre goût.

D'un rayonnement quasi universel, nous sommes peu à peu passés à une position défensive qu'a pu, pendant quelque temps, permettre de consolider notre victoire de 1918.

Aujourd'hui, nous sommes à l'heure de la vérité, et nous sortons à peine de la grande épreuve, de notre effacement et de nos difficultés intérieures.

Entre une satisfaction un peu présomptueuse et le désespoir ou l'abandon, il nous faut préciser les méthodes qui, s'appuyant sur le renouveau de la nation, permettront de préparer l'avenir et de convaincre l'étranger que nous avons su surmonter l'épreuve d'une faiblesse passagère.

Face aux idéologies, à la concurrence des langues étrangères qui ont gagné un terrain important, à la susceptibilité des jeunes nationalismes, nous constatons aussi que le monde entier s'intéresse passionnément aux connaissances techniques et que la France a, dans ce domaine, d'excellents atouts mais aussi un effort considérable à fournir.

Le département des affaires étrangères a mesuré franchement les données nouvelles qui s'imposent à notre action. Il a fait le bilan de nos positions traditionnelles qu'il faut conserver et développer; il s'est imposé, depuis 1958, la discipline d'un plan quinquennal d'extension et de reconversion de nos activités classiques, fixant une doctrine continue, établissant un choix de priorités et leur assurant un financement certain. Le budget de 1962 est l'avant-dernier de ceux qui traduit ce premier effort de remise en ordre.

M. de Broglie avait déjà marqué dans son rapport sur le budget de 1961 combien l'attraction culturelle d'une nation est conditionnée par le prestige des réalisations techniques qui sont, de plus en plus, le support des influences, la raison d'être de l'extension de notre langue, le fondement des échanges humains et commerciaux de la nation.

C'est pourquoi, aux activités de coopération technique, s'ajoute, d'année en année, une proportion de crédits de plus en plus importante par rapport à ceux qui sont prévus pour l'action culturelle proprement dite. Cette coopération technique, dont les crédits représentent, en 1962, 38 p. 100 du total du

budget que nous examinons, vient d'être systématisée dans le programme pluriannuel 1961-1966, bénéficiant d'un financement spécial afin de laisser le milliard annuel du plan quinquennal s'appliquer à la culture conventionnelle.

Tel est l'esprit général dans lequel se développe le budget de la direction générale des affaires culturelles et techniques pour 1962.

Avant de procéder à l'examen des crédits proposés par le Gouvernement au titre des relations culturelles et de la coopération technique, votre rapporteur se propose d'appeler votre attention sur quelques points relatifs à leur présentation budgétaire.

Les crédits des relations culturelles et de la coopération technique ne font pas l'objet d'un fascicule budgétaire séparé et, de ce fait, leur analyse ne s'en trouve pas facilitée. En effet, si la direction des relations culturelles se voit consacrer quelques chapitres, aisément identifiables au sein des titres IV, V et VI, les crédits de fonctionnement des services ne sont pas distingués et ceux de l'administration centrale des affaires étrangères et ont déjà fait l'objet du rapport de M. Georges Bonnet.

Il est d'autre part nécessaire de donner quelques indications sur la réforme de la nomenclature budgétaire qui affecte, précisément, les crédits prévus pour 1962 et qui rend, du même coup, fort délicate la comparaison que l'on est naturellement porté à établir avec les crédits votés en 1961.

En effet, le Gouvernement, abandonnant une classification par secteur géographique, propose, pour 1962, une présentation de caractère fonctionnel qui permet de distinguer entre les crédits concernant:

- la rémunération des personnels (chap. 42-22);
- le fonctionnement des services (chap. 42-23);
- les crédits de bourses (chap. 42-24);
- les échanges culturels (chap. 42-25);
- cependant que la coopération technique comportera, comme par le passé, une répartition de caractère géographique (chap. 42-26).

Une telle présentation, à l'image de celle adoptée pour l'ensemble des autres services, marque un progrès certain. Au demeurant, elle paraît propre à conférer aux services gestionnaires davantage de souplesse dans l'utilisation des crédits. D'autre part, il est incontestable que le contrôle de leur gestion sera mieux assuré de cette manière. Cependant, quels que soient les mérites de ces modifications, elles confèrent au projet de budget, pour 1962, une forme très particulière.

Il faut en effet, pour apprécier clairement les variations de crédits d'une année sur l'autre, se reporter aux chapitres anciens qui disparaîtront en 1962.

Il est encore un point sur lequel votre rapporteur estime pouvoir marquer sa satisfaction. En effet, une part importante des crédits de la direction des relations culturelles ne figurait pas, en 1961, dans le budget des affaires étrangères, mais faisait l'objet de transferts à partir du budget des charges communes.

Pour 1962, le Gouvernement entend mettre fin à cette procédure et propose l'inscription directe au budget des affaires étrangères de la totalité des crédits d'interventions, tant en ce qui concerne les relations culturelles que la coopération technique avec l'étranger.

Ces différents mouvements conduiront, en définitive, à l'amélioration de la lecture de ce budget. A cet égard, le budget de 1962 qui les retrace, doit être considéré comme un document de transition et il faut espérer que les prochains fascicules qui nous seront soumis enregistreront définitivement les progrès déjà constatés.

CHAPITRE I<sup>er</sup>

## ANALYSE D'ENSEMBLE DES CREDITS PREVUS POUR 1962

Comparaison par service des crédits ouverts par la loi de finances de 1961  
et des propositions présentées dans le projet de budget pour 1962.

## I. — Dépenses ordinaires.

CHAPITRES anciens.	SERVICES	CREDITS		DIFFERENCE
		votés en 1961.	proposés pour 1962.	
		(En nouveaux francs.)		
	<i>Relations culturelles.</i>			
42-21	Fonds culturel.....	4.300.000	4.300.000	
42-22	Relations culturelles avec l'étranger.....	90.344.701	99.578.973	+ 9.234.272
42-23	Relations culturelles avec les Etats du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam.....	27.097.140	27.157.140	+ 60.000
42-24	Relations culturelles avec le Maroc.....	47.998.427	48.998.427	+ 1.000.000
42-25	Relations culturelles avec la Tunisie.....	33.905.170	36.676.472	+ 2.770.602
	Totaux pour les relations culturelles.....	203.646.138	216.711.012	+ 13.064.874
	<i>Coopération technique.</i>			
42-26	Coopération avec l'étranger.....	(1) 28.777.500	35.355.000	+ 6.577.500
42-27	Coopération avec les Etats du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam.....	6.912.120	7.612.120	+ 700.000
42-28	Coopération avec le Maroc et la Tunisie.....	(2) Mémoire.	39.765.495	+ 39.765.495
	Totaux pour la coopération technique.....	35.689.620	82.732.615	+ 47.042.995
	Totaux généraux.....	239.335.758	299.443.627	+ 60.107.869

(1) Non compris 1.500.000 transférés des charges communes.

(2) Non compris 35.755.148 transférés des charges communes.

## II. — Dépenses en capital.

CHAPITRES	SERVICES	CREDITS VOTES 1961		CREDITS PROPOSES POUR 1962		DIFFERENCE	
		Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
		(En millions de nouveaux francs.)					
52-20	Relations culturelles avec l'étranger.....	8.711 (1)	4.982 (1)	12.049	4478	+ 3.338	— 504
56-21	Relations culturelles avec le Maroc et la Tunisie.....	10.505	9.540	13.000	11.111	+ 2.495	+ 1.571
68-82	Subventions pour opérations immobilières.....	4.050	2.985	2.420	2.895	— 1.630	— 100
	Totaux pour les relations culturelles.....	23.266	17.517	27.469	18.484	+ 4.203	+ 967
68-80	Assistance au Cambodge, Laos et Viet-Nam.....	500 (2)	500 (2)	2.500	2.500	+ 2.000	+ 2.000
68-81	Aide extérieure.....	5.250	15.480	15.000	17.500	+ 9.750	— 480
	Totaux pour la coopération technique.....	5.750	15.980	17.500	15.000	+ 11.750	+ 1.520
	Totaux généraux.....	29.016	33.497	44.969	35.984	+ 15.953	+ 2.487

(1) Non compris 1.211 transférés des charges communes.

(2) Non compris 2.000 transférés des charges communes.

Ainsi qu'il ressort des tableaux ci-dessus, l'ensemble des crédits de paiement prévus au titre des affaires culturelles et de la coopération technique, en 1961, s'élevaient à 272.832.758 NF.

Les propositions du Gouvernement pour 1962 forment un total de 335.427.627

La différence, soit 62.594.869 NF, représente un accroissement théorique de près de 23 p. 100.

En fait, une telle augmentation, exceptionnellement importante, résulte de l'inscription à ce budget, en 1962, des crédits qui, jusqu'à présent — et comme il a été indiqué — étaient transférés du budget des charges communes.

Si l'on compare les crédits qui ont été réellement mis à la disposition des relations culturelles et de la coopération technique en 1961 avec ceux qui figurent au projet de budget pour 1962, l'accroissement constaté — le seul réellement significatif — ressort à 22 millions de nouveaux francs, soit environ 8 p. 100.

Pour passer en revue les demandes de crédits pour 1962, il a paru nécessaire de distinguer les deux grandes actions qui en justifient l'inscription :

— les relations culturelles qui constituent les moyens classiques de notre rayonnement à l'étranger ;

— la coopération technique, qui est la forme la plus moderne de cette action et dont les principes généraux sont dégagés, cette année, à l'occasion de la mise en vigueur du plan quinquennal 1961-1966.

## CHAPITRE II

## LES RELATIONS CULTURELLES

Les relations culturelles disposeront au total, pour 1962, de 216.711.012 nouveaux francs au titre des dépenses ordinaires et de 18.484.000 nouveaux francs au titre des dépenses en capital.

## A. — Les dépenses ordinaires.

Les demandes présentées par le Gouvernement pour 1962 tendent à prévoir une augmentation d'un peu plus de 13 millions de nouveaux francs des crédits des relations culturelles proprement dites.

Certains ajustements, par leur nature, ne paraissent pas devoir soulever de discussion. Il en est ainsi, en particulier, des crédits prévus pour l'incidence de la hausse du coût de la vie à l'étranger, pour 2,56 millions de nouveaux francs.

De même, les crédits estimés nécessaires au paiement des rémunérations des enseignants en fonction au Maroc et en Tunisie et qui figurent pour 3,7 millions de nouveaux francs constituent, pour ces fonctionnaires, l'extension des mesures intervenues en faveur de la fonction publique métropolitaine.

En revanche, les 7 millions de nouveaux francs inscrits au titre de la mise en œuvre de la quatrième tranche du plan quinquennal d'expansion culturelle appellent quelques commentaires.

On rappellera que le programme d'extension et de reconversion des activités culturelles et techniques de la France a été élaboré en 1958, pour répondre aux besoins les plus urgents constatés dans ce domaine depuis la guerre. Au total, c'est un crédit global de 40 millions de nouveaux francs qui a été prévu pour les années 1959 à 1963.

Nous ne pouvons que nous féliciter de voir ainsi respecter les engagements pris, puisque aussi bien les crédits demandés pour 1962 constituent la quatrième tranche d'application du plan initialement prévu.

Cependant, il faut observer que, depuis le moment où ces prévisions ont été établies, la hausse des prix qui s'est poursuivie aussi bien en France qu'à l'étranger a tendu à réduire, en valeur relative, les moyens mis à la disposition des services culturels.

Dès à présent, il faut songer au nouveau plan qui doit profiter de l'expansion normale de l'activité du pays.

## 1. — LE FONDS CULTUREL

Il convient, en premier lieu, d'appeler l'attention sur le fonds culturel, dont la dotation figure au chapitre 42-21 pour 4 300 500 nouveaux francs.

Il s'agit d'aider la diffusion du livre français en recourant, d'une part, à une action de propagande collective en faveur des éditions françaises et, d'autre part, à des actions plus spécialisées, telle que l'aide à la propagande littéraire ou l'aide à la propagande scientifique et technique.

Jusqu'en 1960, le marché européen représentait plus de la moitié du commerce total du livre français (62,5 p. 100 en 1959). Il est en développement constant puisque — à titre d'exemple — les exportations vers la République fédérale allemande sont passées de 2.376.480 nouveaux francs en 1959 à 3.471.500 nouveaux francs en 1960 et celles vers l'Italie de 4.450.810 nouveaux francs en 1959 à 6.090.010 nouveaux francs en 1960.

Mais il a perdu de son importance en valeur relative, puisqu'il n'atteint plus que 44,7 p. 100 du commerce total en 1960.

Parallèlement, les ventes de livres passaient :

— en Amérique du Nord (Etats-Unis et Canada), de 14 millions 407.850 nouveaux francs en 1959 à 21.652.880 nouveaux francs en 1960 ;

— en Amérique latine, de 6.389.600 nouveaux francs en 1959 à 11.196.500 nouveaux francs en 1960 ;

— dans le Proche-Orient, de 3.126.350 nouveaux francs en 1959 à 4.246.080 nouveaux francs en 1960 ;

— et, en Afrique, de 22.416.940 nouveaux francs à 32 millions 751.910 nouveaux francs.

Cette croissance de nos exportations, particulièrement rapide hors d'Europe, avait, d'autre part, pour conséquence de réduire l'importance relative de l'aide de l'Etat, fixée depuis plusieurs années au même montant.

Il a donc été décidé, en 1960, de concentrer les ressources en provenance des fonds publics pour faciliter la diffusion de la pensée française dans les pays où celle-ci rencontre des difficultés. Tel est le cas des Etats à devise faibles, qui, délibérément ou parce qu'ils n'ont pas le moyen d'agir autrement, réservent dans leurs contingents une part insignifiante à l'importation du livre, considérée par eux comme une simple action de propagande étrangère qui doit être à la charge de ceux qui l'entre-

prennent. Il faut aussi prendre en considération l'intense concurrence qui se développe sur le marché international du livre et qui est encouragée par une aide puissante des autres grandes puissances.

Pour cette raison, et comme l'a déjà fait remarquer notre prédecesseur M. de Broglie, en 1959 et en 1960, nous insistons vivement pour que soit complétée la dotation notoirement insuffisante du fonds culturel. L'an dernier, le Gouvernement a accepté, sur la demande instante de votre commission des finances, d'examiner la possibilité d'augmenter le crédit affecté au fonds culturel. L'engagement a été concrétisé — et votre commission s'en félicite — par l'ouverture, dans la loi de finances rectificative, d'un crédit supplémentaire de 500.000 nouveaux francs.

Pour 1962, un tel complément devrait être plus que doublé, et nous renouvelons nos instances précédentes pour que le Gouvernement prenne en considération l'accroissement des besoins qui se manifeste dans un domaine que nous tenons pour prioritaire.

## 2. — LE PERSONNEL CULTUREL ET ENSEIGNANT A L'ÉTRANGER

Le nombre des professeurs et instituteurs qui relèvent du service de l'enseignement et des œuvres est de 13.000 environ (7.000 au Maroc, 3.000 en Tunisie, près de 1.000 au Cambodge, au Laos et au Viet-Nam, 2.000 dans le reste du monde).

L'année 1961 a été marquée par de nombreuses créations de postes de professeurs qui ont permis de renforcer les effectifs du personnel enseignant de nombreux lycées français et étrangers en expansion.

180 professeurs supplémentaires ont été envoyés à l'étranger : 40 en Europe, 30 en Amérique, 60 en Afrique, 50 en Orient.

Un important effort a été poursuivi avec le concours du ministère de l'éducation nationale pour faire connaître aux enseignants de province les appels que lancent les pays étrangers, les avantages matériels et moraux du service hors frontière, ses difficultés aussi, qui en font de loin, une de nos grandes tâches nationales.

Les résultats des tournées effectuées sous la présidence du recteur et des inspecteurs d'académie ont été encourageants. En dépit des immenses besoins de la France métropolitaine en maîtres de toutes les disciplines, le recrutement pour l'étranger s'est amélioré d'un tiers par rapport à 1959 et de deux tiers par rapport à 1958. On note, cependant, qu'il subsiste encore une insuffisance de candidatures dans les disciplines scientifiques et pour les professeurs agrégés. Sur ce point particulier l'effort devra être poursuivi car les pays d'influence française désirent que l'enseignement dispensé soit du niveau métropolitain. Ils souhaitent recevoir des professeurs ayant tous les titres exigés en France et une expérience confirmée de l'enseignement. Ils voient avec une certaine appréhension faire appel — faute de mieux — à du personnel au rabais, de même qu'ils se montrent réservés vis-à-vis de formules d'enseignement dites « adaptées » qui, sous prétexte de simplification, pourraient faire reconnaître explicitement une différence de niveau avec le régime français.

On doit se féliciter de l'amélioration intervenue dans la situation des professeurs détachés qui ont pu trop longtemps redouter que le développement de leur carrière ne souffre de longs séjours à l'étranger (loi du 22 décembre 1960 sur la protection des appartements en France des agents en mission à l'étranger — décret du 2 mai 1961 qui met la carrière des professeurs détachés à l'abri des conséquences des sanctions qui pourraient leur être infligées pour motifs extraprofessionnels par les autorités du pays où ils sont en fonction).

Il reste encore un effort à faire pour permettre de répondre aux demandes jusqu'ici insatisfaites provenant de certains états tropicaux ou équatoriaux qui viennent d'accéder à l'indépendance et dont le climat politique peut ne pas paraître attrayant.

Pour certaines régions bien définies, les professeurs devraient pouvoir être encouragés par une indemnité substantielle et nous souhaitons que le ministère des affaires étrangères recherche et obtienne sur ce point une satisfaction nécessaire.

Il n'est pas possible dans le cadre de ce rapport de donner un aperçu complet des activités d'enseignement poursuivies dans le monde entier par la direction générale des affaires culturelles et techniques.

Cependant, nous croyons devoir relever quelques situations particulières :

## a) En Europe.

Notre action culturelle n'y est pas un fait nouveau : 19 instituts ou centres culturels en Allemagne, 8 en Italie, 3 lycées et collèges en Espagne sont les moyens tangibles d'un effort déjà fort ancien. D'autre part, la proportion des élèves ou étudiants apprenant notre langue est importante : en Italie 70 p. 100 des effectifs de l'enseignement secondaire et supérieur ; en Allemagne, les dernières statistiques publiées par les autorités allemandes en

1959 indiquent que sur 791.690 enfants, 342.586 étudient le français soit 43 p. 100 alors qu'en 1938-1939 73.583 élèves seulement étudiaient notre langue.

L'importance numérique de nos établissements rend, comme on le voit, mal compte de notre influence linguistique. L'effort récent — notamment en Allemagne — a consisté à décharger, en accord avec les établissements nationaux spécialisés et notamment les universités populaires, nos instituts du public des débutants qui les alourdissaient.

Si l'on ajoute aux instituts et lycées, les établissements de l'Alliance française et les établissements religieux, la France est représentée dans les pays européens par 785 établissements d'enseignement qui groupent 70.000 élèves. Elle y envoie 1.295 professeurs dont plus de la moitié donne leur enseignement dans les établissements étrangers (universités ou écoles secondaires).

Avec l'Europe de l'Est, la création d'un centre d'études françaises à l'université de Varsovie, les protocoles d'échanges de lecteurs et les « cours d'été » qui groupent autour de spécialistes venus de France les professeurs locaux de français pour des séries de cours de quatre ou cinq semaines, traduisent la lente et prudente reprise de nos relations culturelles depuis 1957.

#### b) Missions universitaires au Maroc et en Tunisie.

L'action culturelle de la France au Maroc et en Tunisie s'exerce sous deux formes distinctes.

D'une part, la France met en effet à la disposition des gouvernements marocain et tunisien des professeurs sous contrat de coopération culturelle. D'autre part, elle entretient dans ces pays des établissements français qui dispensent un enseignement selon des normes françaises (missions universitaires et culturelles au Maroc et en Tunisie).

C'est lors de l'accession à l'indépendance du Maroc et de la Tunisie qu'a été créée dans chacun des pays une mission universitaire et culturelle française. Cette création répondait à la nécessité d'assurer la transition entre le régime du protectorat français et la mise en place d'un enseignement véritablement national.

Ces missions ont essentiellement pour objet de scolariser les enfants français qui constituent les deux tiers de ces établissements (45.000 élèves au Maroc et 32.000 en Tunisie en juin 1961).

Les programmes enseignés sont identiques à ceux de la métropole, les diplômes délivrés sont également français (certificat d'études, baccalauréat).

Les établissements français des missions culturelles admettent également des enfants marocains et tunisiens et contribuent à l'effort de scolarisation des autorités marocaines et tunisiennes.

Il convient de noter qu'un nombre important d'enfants français, au Maroc principalement (14.000), fréquentent les établissements nationaux de ces pays.

En second lieu, nos missions universitaires et culturelles jouent un rôle pilote dans le domaine pédagogique. Tout d'abord, les deux systèmes d'enseignement, français et nationaux, sont loin d'être étanches. Nombre de professeurs dépendant d'établissements de la mission culturelle assurent également des cours auprès d'établissements dépendant des ministères nationaux de l'éducation nationale.

Il faut signaler également l'existence au Maroc du bureau d'études et de recherches pédagogiques dont le travail essentiel consiste à déterminer les moyens les plus efficaces d'enseigner le français à des populations arabophones. Cette tâche s'accomplit en liaison avec les autorités marocaines et en fonction des besoins de l'enseignement marocain.

Enfin, les centres culturels implantés dans les villes principales du Maroc et de Tunisie accueillent les cours du soir de langue française, les enseignements audio-visuels et les lecteurs français et marocains dans leur bibliothèque.

Par leur existence même et l'attrait qu'elles exercent sur les élites nationales qui leur confient volontiers leurs enfants, les missions culturelles contribuent, dans une large mesure, à affermir et développer l'influence de la langue française qui apparaît de plus en plus généralement comme la langue de culture et le moyen d'accès aux études supérieures.

En conclusion, nos missions universitaires au Maroc et en Tunisie :

- a) Scolarisent les enfants de la colonie française ;
- b) Accueillent dans une proportion de plus d'un tiers de leurs effectifs des enfants marocains et tunisiens ;
- c) Jouent un rôle pilote au point de vue pédagogique ;
- d) Contribuent, par leur rayonnement propre, à la situation privilégiée de la langue française en Tunisie et au Maroc.

Les événements de Bizerte ont créé une situation difficile pour nos enseignants de Tunisie. Le 13 septembre 1961, le ministre des affaires étrangères les a, par lettre individuelle, incités à ne pas rejoindre leur poste jusqu'à la normalisation des relations

diplomatiques et jusqu'à ce que les mesures arbitraires affectant les personnes, les biens et les intérêts français en Tunisie aient été rapportées.

Une récente décision du Gouvernement français, consécutive à certaines mesures de libération intervenues entre temps, a mis fin à cette recommandation et, au jour de la publication de ce rapport, les enseignants français auront, dans leur ensemble, rejoint leur poste en Tunisie.

#### e) Cambodge, Laos, Viet-Nam.

En raison de l'attachement manifesté par ces pays à la culture française, notre enseignement y est apprécié dans la mesure où il est authentiquement français et équivalent à l'enseignement métropolitain.

Le prestige de nos titres universitaires dans l'administration locale y reste aussi élevé — sinon même quelquefois davantage — que celui des titres attribués par les autorités nationales. C'est ainsi que le baccalauréat et le B. E. P. C. délivrés par l'université de Paris — qui délègue à cet effet un président général du jury — sont si appréciés que les candidats qui s'y présentent viennent non seulement des établissements français mais des établissements nationaux. Même des autodidactes y trouvent une consécration de valeur sans commune mesure avec les diplômés locaux.

En dépit de ces manifestations qui témoignent du caractère de notre participation culturelle, nous sommes en présence d'une situation générale toute nouvelle. Il est certain que la période difficile qui suit normalement la transformation des rapports politiques a été réduite à l'extrême.

Mais il est vrai aussi que les Etats ont consenti un effort considérable pour la scolarisation de leurs ressortissants (effectifs de l'enseignement secondaire sont passés de 65.000 à 175.000 au Viet-Nam en 1957 et 1960). Le français est, d'autre part, devenu une langue étrangère et doit y être enseigné comme telle dans les écoles.

Il est donc nécessaire d'adapter nos méthodes en tenant compte de la réduction des horaires réservés à l'étude de notre langue ainsi qu'à la scolarisation des masses et non plus seulement des cadres.

C'est ainsi qu'a été développé l'enseignement audio-visuel et qu'ont été organisés d'importants stages d'études en faveur d'orienteurs pédagogiques. Il s'agit là de cours appelés à servir de relais à nos méthodes d'enseignement du français.

Au Cambodge, près de 20 postes ont été créés dans les établissements secondaires cambodgiens. Dans l'enseignement supérieur, les études médicales de quatrième année ont été ouvertes à la faculté de médecine grâce à des professeurs en mission temporaire. Une cinquième année a été créée à la rentrée de septembre dernier, un professeur supplémentaire fut affecté à titre permanent et plusieurs missions temporaires sont prévues.

Au Laos, en dépit de la crise de Vientiane, les établissements secondaires ont fonctionné normalement et les professeurs ont tous, à de rares exceptions près, rejoint leur poste dès janvier 1961. A la rentrée de septembre dernier 18 postes ont pu être créés, afin d'assurer l'ouverture de classes de première dans trois collèges de province et l'affectation de conseillers pédagogiques supplémentaires dans l'enseignement primaire laotien.

Au Viet-Nam, 20 postes ont été créés en juillet 1961 afin de faire face à un accroissement appréciable des effectifs scolaires dans les deux lycées de Saigon et de répondre aux demandes vietnamiennes ayant pour objet la création de postes de lecteurs de français dans les établissements secondaires vietnamiens.

Pour l'année 1962 il y a lieu de prévoir un accroissement de notre action afin de suivre l'effort de scolarisation poursuivi par les Gouvernements des trois pays. Chaque année nous sont demandés de nouveaux enseignants, notamment des professeurs licenciés destinés à l'ouverture de seconds cycles dans des collèges de province.

On peut évaluer à 60 postes environ le nombre des créations qui nous seront demandées pour les rentrées de juillet 1962 au Cambodge et au Viet-Nam et de septembre 1962 au Laos.

D'une façon plus générale notre action dans le domaine de l'enseignement s'orientera en 1962 dans les directions suivantes :

- multiplier les missions d'enseignement supérieur, notamment en médecine, droits et sciences ;
- accroître notre effort dans le domaine de la préparation et de la diffusion de manuels et matériels pédagogiques — graphiques et audio-visuels — adaptés aux besoins des publics scolaires et adultes de ces pays ;
- développer notre action dans le domaine de l'enseignement du français dans les établissements secondaires nationaux par l'envoi de professeurs ou de lecteurs français et par l'organisation de stages pédagogiques d'information ou de perfectionnement au profit des professeurs étrangers de français ;

- développer une action parallèle dans l'enseignement primaire au Cambodge et au Laos, où le français est enseigné dès le cycle primaire ;
- étendre les cours d'adultes et les cours par radio.

d) *Autres pays du monde.*

Aux Etats-Unis, l'action pédagogique française est subordonnée à l'intégration des communautés américaines.

L'effort principal a pour objet d'ordonner et de rationaliser les échanges universitaires.

Cependant, en ce qui concerne le Canada, il faut remarquer ainsi que l'a fait M. Roux, membre de la commission des finances, que le nombre de nos professeurs et de nos établissements, n'est pas à la mesure de l'intérêt qu'il conviendrait de porter à un pays de souche française.

Jusqu'ici, l'accent a été mis sur l'enseignement supérieur. C'est ainsi que des professeurs Français pour les lettres, le droit, l'histoire, les sciences et la médecine sont appelés chaque année par les universités de Québec, Montréal, Toronto et Ottawa.

La trentaine de professeurs qui enseignent ainsi au Canada contribuent à entretenir des liens durables entre les futurs professeurs de l'enseignement supérieur canadien et leurs maîtres français. Il conviendrait, également, que des détachements puissent être effectués dans les universités de langue anglaise de l'Ouest canadien où les études de français ne pourraient que bénéficier de la venue de nos compatriotes. Au surplus, l'action de la France dans le domaine de l'enseignement supérieur sera rendue encore plus facile le jour où un système d'équivalence de diplôme pourra être établi.

Il demeure que l'orientation ainsi décrite a pour effet de négliger les autres degrés d'enseignement. Cependant, l'enseignement du français et, partant, le maintien de notre influence, ne peuvent résulter uniquement des initiatives prises en faveur de l'enseignement supérieur. Sans doute, conviendra-t-il mieux de partager notre action culturelle au Canada entre les différents degrés d'enseignement.

Notre action d'information culturelle doit se déployer avec d'autant plus d'efficacité dans ce pays qu'elle y trouve déjà un accueil extrêmement favorable. La France doit, évidemment, tenir compte de l'existence de pays nouveaux. Mais l'effort qu'elle consent en leur faveur ne doit en rien venir affaiblir des positions traditionnelles qui sont, d'ores et déjà, à la source du rayonnement de notre langue et de notre culture.

D'une façon générale, les crédits dont disposent les relations culturelles leur permettent de répondre aux besoins en professeurs exprimés par les différents pays étrangers. Nous nous heurtons toutefois à de sérieuses difficultés pour répondre à des demandes émanant de pays dont le climat politique ou physique est particulièrement peu attrayant. C'est ainsi que nous n'avons pas pu satisfaire les demandes émanant de certains pays africains de langue anglaise (par exemple la Sierra Leone), de certains pays du rideau de fer (par exemple la Bulgarie ou la Roumanie), de certains pays d'Extrême-Orient (Indonésie, Inde, Pakistan). Sans doute ne sera-t-il possible de résoudre ces problèmes qu'en faisant bénéficier les professeurs qui seraient candidats à ces postes d'une indemnité substantielle.

Le nombre peu élevé des emplois et le plus grand intérêt qui s'attache à ce que notre langue et notre culture soient présentes dans ces pays ne justifient guère que des considérations financières viennent s'opposer à l'application d'une solution de cette nature.

### 3. — LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES, ŒUVRES ET ÉTABLISSEMENTS A L'ÉTRANGER

a) *Les instituts français à l'étranger.*

Ce sont, au total, 43 instituts français qui fonctionnent à l'étranger. Dans la plupart des cas, ces instituts sont dirigés par le conseiller culturel placé auprès de l'ambassadeur.

Créés à l'origine pour être des établissements d'enseignement supérieur, les instituts français tendent à devenir des centres culturels collaborant avec les établissements nationaux.

Ils contribuent à la formation de professeurs de français en accord avec les ministères locaux de l'éducation nationale. D'autre part, les instituts français à l'étranger organisent des cours d'initiation à la langue française à l'usage des étudiants étrangers qui se préparent à poursuivre en France des études supérieures.

Enfin, ils sont patronnés par les universités françaises pour les diplômés auxquels ils préparent. C'est ainsi que les universités de Paris et de Lille patronnent l'institut français de Londres, que l'université de Toulouse patronne l'institut français de Madrid et qu'enfin, l'université de Grenoble patronne l'institut français de Florence.

Les instituts français bénéficient d'une certaine autonomie, mais leurs relations avec l'ambassadeur restent étroites.

Sur le plan administratif, les instituts français voient leur action culturelle définie dans son principe par la direction générale des affaires culturelles.

Sur le plan financier, la situation est sensiblement identique. Les moyens d'action de chaque institut lui sont attribués par la direction générale des affaires culturelles et techniques sur présentation d'un projet de budget, transmis par l'intermédiaire de l'ambassadeur. Ces crédits lui sont alloués sous forme de subvention libellée à son nom et qui lui est versée par les services financiers de l'ambassade. En fin d'année, l'institut adresse au département une justification de ses dépenses, sous forme d'un compte de gestion transmis par l'intermédiaire de l'ambassadeur. Pour mesurer l'importance et l'étendue géographique de l'œuvre accomplie par les instituts français à l'étranger il suffit d'en rappeler la répartition dans le monde :

*Allemagne :*

- instituts français : de Berlin, de Bonn, de Cologne, de Francfort, de Fribourg, de Hambourg, de Mayence, de Munich, de Stuttgart ;
- institut d'études françaises de Sarrebruck.

*République Argentine :*

- institut français d'études supérieures de Buenos Aires.

*Autriche :*

- institut français de Vienne, institut français d'Innsbruck.

*Belgique :*

- institut de Gand.

*Chili :*

- institut français de Santiago.

*Danemark :*

- institut français de Copenhague.

*Egypte :*

- institut français d'archéologie orientale, au Caire, institut français des hautes études juridiques, au Caire.

*Espagne :*

- institut français de Madrid, institut français de Barcelone.

*Etats-Unis :*

- institut français aux Etats-Unis, à New York.

*Grande-Bretagne :*

- institut français du Royaume-Uni, à Londres, institut français d'Ecosse, à Edimbourg.

*Grèce :*

- institut supérieur d'études françaises à Athènes et écoles annexes.

*Haïti :*

- institut français de Port-au-Prince.

*Hongrie :*

- institut français en Hongrie, à Budapest.

*Inde :*

- institut français de Pondichéry.

*Iran :*

- institut franco-iranien de Téhéran.

*Italie :*

- institut français de Florence, institut français de Naples.

*Japon :*

- institut franco-japonais de Tokyo, institut français du Kansai, à Kyoto.

*Liban :*

- institut français d'archéologie, à Beyrouth.

*Mexique :*

- institut français d'Amérique latine, à Mexico.

*Pays-Bas :*

- institut français et maison Descartes, à Amsterdam.

*Pérou :*

- institut français d'études andines, à Lima.

*Pertugal :*

- institut français de Lisbonne et institut annexe de Porto.

*Suède :*

- institut français de Stockholm.

**Syrie :**

- institut français d'études arabes de Damas (actuellement transféré à Beyrouth).

**Turquie :**

- institut français d'archéologie, à Istanbul.

**Venezuela :**

- institut franco-venezuelien de Caracas.

**Viet-Nam du Sud :**

- institut de la Culture.

**Yougoslavie :**

- institut français de Zagreb.

**b) Les alliances françaises.**

En France comme à l'étranger, les alliances françaises se consacrent essentiellement à l'enseignement. A l'étranger, elles sont implantées dans 83 pays, et groupent 375.000 adhérents, en plus de 1.000 comités.

Le ministère des affaires étrangères apporte son aide aux alliances sous trois formes :

Subvention à l'alliance française de Paris.....	300.000 NF.
Subventions aux alliances françaises à l'étranger (pour leur fonctionnement, leur équipement, ou la construction de locaux)	
— Amérique latine .....	471.447 NF.
— Orient et Extrême-Orient..	219.966
— Europe, Afrique et divers..	282.102
	<u>973.515</u>
Prise en charge de traitements de professeurs.	4.500.000
	<u>5.773.515 NF.</u>

**c) Etablissements religieux : à l'étranger.**

L'effort de diffusion de la langue et de la pensée françaises se voit heureusement complété par les établissements privés et plus particulièrement par les congrégations religieuses enseignantes d'origine française. On peut déplorer que l'aide que ces établissements obtiennent du budget français ne soit pas au niveau de leurs besoins. Il est d'autant plus regrettable de ne pas être en mesure d'y pourvoir que la création de tels établissements a très souvent coïncidé avec l'implantation française elle-même. Pour de nombreux pays, ce fut depuis des temps reculés la seule forme de notre présence qui a pu se maintenir en dépit des péripéties de l'histoire.

Au titre de la quatrième tranche du plan quinquennal de l'expansion culturelle, c'est seulement un crédit de 200.000 nouveaux francs qui viendra s'ajouter aux subventions en faveur des établissements religieux d'enseignement. Ces moyens supplémentaires sont destinés à favoriser la multiplication des voyages de congés en France des religieux. C'est le moyen pour les intéressés de perfectionner leurs méthodes d'enseignement et de confirmer des attaches que l'éloignement risque de distendre.

Il existe à l'étranger 200 congrégations d'enseignants religieux :

- 10 congrégations de frères enseignants (frères maristes, des écoles chrétiennes, etc.) disposent de 3.400 maisons d'enseignement dans le monde groupant un million et demi d'élèves ;
- 30 congrégations de clercs enseignants (frères de Picpus, frères dominicains, etc.) ;
- 160 congrégations de religieuses enseignantes (sœurs ursulines, franciscaines, Saint-Joseph de Cluny).

Ces 190 congrégations disposent d'environ 22.000 maisons d'enseignement dispersées dans plus de 65 pays, il a jusque-là été impossible de chiffrer avec précision le nombre d'enfants scolarisés dans ces établissements mais on l'a estimé approximativement à plus de 5 millions.

Le ministère des affaires étrangères dispense une aide aux établissements religieux français à l'étranger sous trois formes distinctes :

— Les bourses de noviciat ont pour objet de permettre aux jeunes religieux ou religieuses étrangers qui enseignent dans les établissements religieux d'origine française, de venir en France acquérir des diplômes français, soit dans des établissements publics, soit dans des établissements privés. Ces jeunes professeurs, formés aux disciplines françaises, sont appelés à prendre la succession des religieux que les congrégations enseignantes françaises ne peuvent que difficilement remplacer.

Le nombre des bourses de noviciat était de 97 en 1960. Il est passé à 119 en 1961 et il est prévu de le porter à 140 en 1962 ;

— des subventions sont accordées aux établissements religieux pour leurs dépenses de fonctionnement et pour l'entretien ou la construction des bâtiments. En 1961, ce sont les établissements religieux situés au Moyen-Orient (Liban, Syrie, Egypte, Iran, Turquie) dirigés par les frères des écoles chrétiennes, les maristes, les lazaristes, qui ont plus particulièrement bénéficié de cette forme d'aide.

— des contrats-type sont destinés à encourager le départ vers l'étranger de jeunes maîtres de l'enseignement libre. La mise en application de cette formule a permis de renforcer le personnel enseignant français religieux, notamment en Iran, au Liban, à Chypre, en Turquie, en Thaïlande, en Israël, en Ouganda et au Pérou.

Enfin, depuis de nombreuses années, notre pays s'est attaché à faciliter le fonctionnement de quelques établissements hospitaliers dans le monde. Pour 1962, c'est une subvention totale de près de 1.200.000 nouveaux francs qui permettra de subventionner, entre autres, l'hôpital français de Nazareth, (Israël), l'Hôtel-Dieu de France à Beyrouth et l'hôpital Saint-Louis de Bangkok.

**d) Les fouilles archéologiques.**

L'archéologie française à travers le monde peut, pour 1961, dresser un bilan d'une très grande richesse dans tous les secteurs et notamment en Orient (Asie antérieure et centrale), en Afrique (Egypte et Soudan), en Grèce et en Italie.

Les crédits consacrés en 1961 aux missions archéologiques et aux publications de recherches scientifiques se sont élevés à 1.389.290 nouveaux francs. En 1962, les dépenses correspondantes devraient atteindre 1.467.290 nouveaux francs.

Cette augmentation est justifiée par les considérations suivantes :

— les nombreux chantiers ouverts actuellement continueront leurs activités et seront développés, notamment les fouilles de Fara en Jordanie, de Ras Shamra et de Mari en Syrie.

Une rénovation du matériel permettant de mener à bien les travaux entrepris cette année devra en conséquence être envisagée. Il convient de noter particulièrement la reprise des fouilles de Tanis en Egypte qui nécessitera un effort supplémentaire.

— les projets de l'archéologie française vont connaître de nouveaux terrains d'action particulièrement outre-Atlantique où l'effort français est encore mesuré.

Au Mexique et en Amérique centrale, la création d'une mission archéologique et ethnologique française a notamment été décidée. L'Amérique latine offre en effet à nos chercheurs de vastes possibilités qui prouveront à quel point la technique française est appréciée au-delà de nos frontières.

**4. — LES BOURSES**

L'une des actions les plus déterminantes de la direction des relations culturelles consiste à octroyer des bourses tant aux étudiants français en résidence à l'étranger qu'aux jeunes étrangers désireux de venir dans notre pays recueillir les enseignements de notre culture ou de nos techniques.

C'est au total 1.863 bourses qu'il est prévu d'allouer en 1962 aux étudiants étrangers. Au cours des années 1960 et 1961 le nombre de ces bourses a été respectivement de 1.142 et 1.445. Une progression régulière est ainsi enregistrée. La répartition envisagée s'établit comme suit :

— 80 pour le Cambodge, Laos et Viet-Nam ;	
— 240 pour le Maroc ;	
— 100 pour la Tunisie ;	
— 1.443 pour le reste du monde et, plus précisément :	
Europe occidentale.....	452
Europe de l'Est.....	97
Afrique .....	99
Moyen-Orient .....	119
Asie du Sud-Est.....	171
Amérique du Nord.....	79
Amérique du Sud.....	250
Bourses religieuses.....	107
Programmes spéciaux.....	69

Depuis les dernières années, l'effort a surtout porté sur l'octroi de bourses aux jeunes ressortissants des pays d'Afrique qui ont pu ainsi obtenir les moyens de suivre l'enseignement des universités françaises. Le nombre des bourses accordées, aux étudiants des autres pays n'a pas pour autant décliné sans atteindre pourtant un niveau tel que la totalité des demandes puisse être satisfaite.

Au demeurant, l'augmentation du nombre des boursiers accueillis par la France se heurte à une série de difficultés.

Au premier rang d'entre elles, il faut noter l'insuffisance des chambres destinées aux étudiants étrangers dans les cités universitaires et les foyers.

D'autre part, le taux des bourses allouées par la France est actuellement fixé à 400 NF et peut apparaître relativement faible si l'on considère que pour le même objet :

- le Gouvernement allemand accorde 625 NF ;
- le Gouvernement italien 475 NF et
- le Royaume-Uni 600 NF.

Tandis que les bourses Fulbright dont bénéficient les étudiants américains en France s'élèvent à 650 NF.

Cette comparaison avec les taux pratiqués à l'étranger rend souhaitable que le département des affaires étrangères puisse très prochainement élever jusqu'à 450 NF par mois l'allocation servie aux étudiants étrangers en France.

Egalement, conviendrait-il d'étendre à tous les étudiants étrangers le bénéfice du régime de la sécurité sociale. Actuellement, seuls en bénéficient les étudiants ressortissants des pays ayant conclu avec la France des accords de réciprocité. Ainsi, des différences sensibles peuvent s'établir selon l'origine des boursiers sans qu'elles soient le reflet de nos relations avec le pays qui les envoie. Dans le même esprit, un relèvement des crédits destinés aux subventions accordées par le ministère des affaires étrangères au Centre national des œuvres pour l'accueil des étudiants étrangers, permettrait de compléter heureusement notre action éducative dans un moment où de nombreux pays étrangers se montrent préoccupés de donner aux étudiants qu'ils reçoivent des moyens complets d'existence sur leur territoire.

Nous apprécierons ici le vœu formulé par M. Georges Bonnet, rapporteur des crédits des services diplomatiques, qui a souligné que l'effort ainsi consenti en faveur des boursiers étrangers en France doit s'accompagner d'un soutien efficace au profit des jeunes Français qui se proposent d'aller étudier dans les universités étrangères. Il souhaite en conséquence que les crédits prévus à ce dernier titre soient sensiblement augmentés.

##### 5. — LES ÉCHANGES CULTURELS

Le service des échanges culturels est chargé de la diffusion des livres et périodiques, des films, des émissions radiophoniques et télévisées et, plus généralement, des « objets de culture » imprimés ou audiovisuels visant à faire connaître le patrimoine ou l'activité culturels français.

D'autre part, il s'attache au développement des échanges de personnes tendant à établir ou à resserrer avec l'étranger des liens professionnels littéraires ou artistiques, scientifiques ou techniques.

Subventions à l'exportation du livre, rédaction et diffusion « d'un bulletin critique du livre français », organisation d'expositions de livres, distribution par nos conseillers culturels de 15.000 volumes de 1960 ; telle est l'activité du bureau du livre qui a enregistré un accroissement de 25 p. 100 entre 1959 et 1960 des exportations de livres français passées de 12 à 15 milliards d'anciens francs. De même le bureau du livre a souscrit, en 1960, 18.000 abonnements pour l'étranger à des périodiques de toutes sortes et notamment techniques.

En matière de films, le service des échanges culturels, multiplie les « semaines du cinéma français ». Il participe à la sélection des films destinés à une vingtaine de manifestations de caractère international ; il encourage la création de ciné-clubs français ; il organise avec la cinémathèque d'importantes rétrospectives.

Mais surtout le service des échanges culturels subventionne la réalisation de films de court métrage culturels (par exemple, des spectacles classiques filmés de la Comédie-Française) ou techniques (« Le grand œuvre », panorama de la France industrielle) qui sont diffusés à 110 postes diplomatiques et consulaires et circulent parmi les universités, les collèges et les clubs. Il expédie également 30.000 films fixes et diapositives ainsi que les « actualités françaises ». Le public atteint par la seule diffusion cinématographique assurée par le département — télévision exclue — s'élève à plus d'une quinzaine de millions de spectateurs par an. Le chiffre des recettes réalisées hors métropole, s'est élevé pour l'année 1960 à 76.527.823 nouveaux francs, dépassant de 10 p. 100 le chiffre atteint en 1959.

En matière de radiophonie, les envois d'émissions enregistrées par les soins du service des échanges culturels, ont permis la diffusion de 12.000 heures d'émissions françaises en 1960 par les radios étrangères.

Depuis l'établissement du plan de cinq ans, les réseaux d'émetteurs de télévision dans les pays sous-développés se sont considérablement accrus, tandis que les demandes de cours de français par la télévision devenaient également de plus en plus grandes. Un programme de réalisation de films d'enseignement du français par la télévision a été entrepris par la R. T. F.

et l'institut pédagogique national. Il peut être redouté que les crédits dont la R. T. F. dispose ne permettent pas de poursuivre ce programme au rythme qui serait souhaitable, compte tenu des besoins.

De même, il y aurait grand intérêt à pouvoir diffuser largement auprès des pays en voie de développement un magazine culturel et technique français, également destiné aux télévisions locales. Il s'agit d'une action récemment entreprise qui risque de ne pas avoir un développement aussi rapide et aussi étendu qu'on peut le souhaiter en raison de l'insuffisance des crédits.

Le service des échanges culturels fournit 99 disothèques françaises à l'étranger : 7.000 disques de musique ont été adressés en 1960 ainsi que 4.900 disques de diction.

L'information de nos centres culturels, de la presse locale, et des personnalités étrangères qui s'intéressent à l'évolution des questions françaises est assurée par l'envoi de diverses publications :

— *Bulletin de Nouvelles brèves* (publication hebdomadaire de faits et chiffres d'actualité couvrant les divers secteurs de la vie nationale française) servi en quatre langues (français, anglais, espagnol et arabe) à 171 postes ;

— *Pages de France* (articles de presse, rédigés par divers spécialistes sur des sujets d'actualité culturelle française). Ces articles sont reproduits régulièrement par les journaux locaux, auxquels ils sont remis par nos postes diplomatiques (1.773 articles publiés par l'Amérique latine, 1.090 en Europe, 724 en Proche et Extrême-Orient).

Outre la diffusion de moyens d'information, le service des échanges culturels assure le développement des échanges de personnes par l'envoi de conférenciers à l'étranger. Il associe, d'autre part, à l'organisation des délégations françaises, les organismes scientifiques français, tels que la Délégation générale à la recherche scientifique ou le C. N. R. S. Le bureau des missions et congrès organise enfin des stages d'information à l'intention des attachés culturels français et étrangers, en vue de les tenir au courant de l'actualité française.

Le service des échanges artistiques qui se consacre à aider ou à faciliter le déroulement à l'étranger de manifestations artistiques françaises s'efforce, en matière de théâtre, de décentraliser son action en direction des pays lointains et de toucher des publics plus jeunes et moins fortunés. Il a organisé, en 1960, 55 tournées (soit 600 représentations) dans 45 pays, dont celles de la Comédie-Française en Europe occidentale, du Vieux-Colombier en Europe de l'Est et de la compagnie Renault-Barrault au Japon et en Proche-Orient, du Théâtre national populaire en Argentine. Dans le domaine de la musique, il a, pendant la même année, envoyé 55 virtuoses et 8 orchestres dans 26 pays dont l'orchestre Lamoureux aux Etats-Unis et l'orchestre national au Moyen-Orient.

En matière d'arts plastiques, le service des échanges artistiques a assuré 42 expositions dans 18 pays, dont la participation française à la Biennale de Venise (où les deux premiers prix ont été attribués à des peintres français).

M. Neuwirth, membre de votre commission des finances, a exprimé le vœu que les crédits figurant au titre des échanges culturels puissent être utilisés à subventionner des jumelages de villes, et plus particulièrement, des échanges de caractère culturel organisés sous le couvert d'associations internationales.

Votre rapporteur a obtenu des services du ministère l'assurance que les demandes de subventions portant sur des programmes précis d'échanges d'étudiants et d'écoliers, notamment dans le cas où elles seraient présentées par des associations de jumelage, feraient l'objet d'un examen attentif et bienveillant dans le cadre général des instructions qui réglementent ce genre d'échanges.

L'utilisation des crédits du chapitre 42-45 pour des subventions directement affectées aux associations de jumelage ne paraît pas, en revanche, correspondre à l'objet très limité pour lequel ils ont été inscrits.

##### B. — Les dépenses en capital.

Au titre des dépenses en capital, les relations culturelles avec l'étranger voient leurs autorisations de programme passer de 23,2 millions de nouveaux francs à 27,4 millions de nouveaux francs, soit une augmentation de 4,2 millions de nouveaux francs pour 1962.

En revanche, l'augmentation des crédits de paiement est sensiblement moindre et ressort à 1 million de nouveaux francs.

**I. — RELATIONS CULTURELLES AVEC L'ÉTRANGER. — ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES, CONSTRUCTIONS ET GROSSES RÉPARATIONS D'IMMEUBLES APPARTENANT A L'ÉTAT.**

Les opérations nouvelles dont le financement est envisagé sur 1962 sont indiquées ci-après :

**a) Institut français d'Athènes. — Acquisition de l'école rue de Chalcis.**

L'institut français d'Athènes possède en Grèce vingt-trois écoles annexes (fréquentées par 12.500 élèves), installées soit dans des immeubles appartenant à l'institut, soit dans des maisons louées. Les loyers, payables en livres-or, représentent pour le budget de l'institut une charge considérable qui risque de s'accroître encore sous le double effet de la pénurie générale des logements et de la hausse des prix. Dans l'impossibilité d'obtenir des baux de longue durée, les locations sont en outre résiliables tous les ans, ce qui ne manque pas de mettre l'institut dans une situation difficile chaque fois qu'il est obligé de chercher de nouveaux locaux dans telle ou telle ville.

Pour remédier à cet état de choses, l'exécution progressive d'un plan établi en 1949 a déjà permis de pourvoir à l'installation définitive de certaines écoles annexes de l'institut et notamment de celles de Patras, Pyrgos, Patissia, Corfou, Larissa, le Pirée, Volo, Calamata, Galiéthéa et Heraklion. Il reste à résoudre le cas de l'école de Chalcis pour installer définitivement les écoles annexes les plus importantes que l'institut français possède en Grèce.

Une autorisation de programme de 63.000 NF a été inscrite à ce titre dans la loi de finances pour 1962, assortie des crédits de paiements correspondants.

**b) Aménagement du centre culturel de Phnom-Penh.**

Une autorisation de programme de 2.790.000 NF assortie des crédits de paiement correspondants a permis l'édification à Phnom-Penh d'un ensemble architectural comprenant l'hôtel de l'Ambassade et le centre culturel français.

Le nombre et l'importance des bureaux affectés à ce dernier sont nettement insuffisants pour léger en particulier le secrétariat du centre ainsi que le bureau financier de la mission. La construction de nouveaux bureaux pour ces deux services permettrait au surplus d'affecter deux pièces à la conservation des archives.

D'autre part, le bâtiment ne comportant ni salle d'exposition, ni salon, ni salle de réception, ni salle de bibliothèque, pourtant indispensables à la vie normale d'un centre culturel, il serait nécessaire d'aménager à cet effet les halls du rez-de-chaussée et du premier étage en les vitrant totalement.

Il serait opportun, enfin, d'une part, d'aménager, de climatiser et de sonoriser la salle de spectacle, et d'autre part, de compléter l'installation électrique assez sommaire du bâtiment.

Le devis de l'ensemble de ces travaux s'élève à 231.000 nouveaux francs.

Le crédit inscrit dans le projet de loi de finances pour 1962 est destiné à permettre la réalisation de ces aménagements indispensables pour le bon fonctionnement tant du centre culturel que des services de la mission.

**c) Aménagement de l'hôpital français de Beyrouth.**

La modernisation et l'extension de l'Hôtel-Dieu de France de Beyrouth, propriété de l'Etat dont la gestion est confiée à une association hospitalière française, posent à l'heure actuelle un certain nombre de problèmes.

Des travaux de remise en état des bâtiments furent effectués entre 1954 et 1960 dans le cadre d'un crédit global de 300 millions d'anciens francs qui avait été ouvert au budget par la loi de finances pour l'exercice 1954 en contrepartie de la vente des biens domaniaux au Levant.

Malgré cet effort, l'établissement demeure insuffisamment adapté aux normes hospitalières modernes et aux exigences de l'enseignement que la faculté française de médecine de Beyrouth y dispense à un nombre croissant d'étudiants libanais et syriens. Un plan d'aménagement des parties les plus récentes et de reconstruction des parties les plus anciennes de l'hôpital a dû être établi. Les nouveaux bâtiments comprendront également la « Maternité française ». L'exécution de ce projet exigera une autorisation de programme globale de l'ordre de 10 millions de nouveaux francs qui devrait être couverte comme suit :

— 1962 .....	1.000.000 NF
— 1963 .....	2.000.000 NF
— 1964 .....	7.000.000 NF

**d) Grosses réparations à la bibliothèque de l'institut français du Royaume-Uni à Londres.**

La bibliothèque de l'institut français du Royaume-Uni à Londres possède actuellement un fonds de 46.000 ouvrages qui ne cesse de s'accroître tous les ans. Il n'est plus possible d'ajouter de nouveaux rayonnages et, au rythme actuel d'accroissement de la bibliothèque (1.500 à 2.000 volumes par an), les rayonnages existants seront pleins d'ici environ trois ans.

Aussi convient-il d'envisager dès maintenant le problème de l'agrandissement des réserves.

Grâce à la suppression d'une verrière recouvrant aux deux tiers l'étage supérieur et à l'élévation du mur extérieur il sera possible d'installer des rayonnages susceptibles de loger 25.000 ouvrages supplémentaires.

Le crédit de 166.000 nouveaux francs inscrit dans le projet de budget de 1962 est destiné à permettre la réalisation de ces modifications devenues indispensables.

**c) Construction d'un gymnase au lycée français de Madrid.**

Les travaux d'agrandissement et de modernisation du lycée français de Madrid, entrepris dès 1956, ont fait l'objet d'un programme réalisable en trois étapes :

- achat et aménagement d'un terrain de sports ;
- construction et aménagement de laboratoires modernes ;
- construction et aménagement d'un gymnase couvert.

Trois autorisations de programme assorties des crédits de paiement correspondants ont été obtenues jusqu'à présent, à savoir :

— loi de finances 1956.....	187.000 NF
— loi de finances 1957.....	236.890 —
— loi de finances 1960.....	200.000 —

623.890 NF

Ces fonds ont permis de réaliser les deux premières tranches du programme d'extension. L'ensemble de ces travaux a laissé à fin 1960 un solde de 82.200 nouveaux francs qui se révèle insuffisant pour la réalisation de la troisième et dernière tranche prévoyant l'édification d'un gymnase couvert sur le terrain de sports. L'exécution des plans prévus coûtera, en effet, 131.200 nouveaux francs au taux actuel de chancellerie.

Aussi, l'inscription d'un crédit supplémentaire de 49.000 nouveaux francs est-elle demandée au projet de budget pour 1962.

**f) Achèvement du centre culturel d'Ankara.**

En exécution d'un accord conclu le 18 janvier 1954, le Gouvernement a versé à un compte spécial de l'Ambassade de France à Ankara, les sommes ci-après :

10 mars 1954.....	588.000 Ltqs
10 mars 1955.....	588.000 —
10 mars 1956.....	588.000 —

1.764.000 Ltqs

Aux termes de l'accord, ces sommes pouvaient être librement utilisées en Turquie au profit des œuvres culturelles et hospitalières françaises, au choix du Gouvernement français et conformément à la législation en vigueur en Turquie ». Il fut donc décidé de les affecter à l'achat d'un terrain et à la construction d'un centre culturel français à Ankara.

Pour régulariser l'opération sur le plan budgétaire, une autorisation de programme et un crédit de paiement de 1.760.000 nouveaux francs ont été ouverts jusqu'à présent au budget des affaires étrangères.

Un terrain, particulièrement bien placé au centre de la ville, fut acquis par l'Etat en 1955, au prix de 30 millions d'anciens francs.

Les travaux de construction ont été commencés en janvier 1959.

Après l'achèvement du gros œuvre, le devis définitif établi en avril 1961 fait ressortir le coût final des travaux à 2.700.000 nouveaux francs.

L'ensemble de l'opération (achat du terrain et construction) représente donc une somme globale de 3 millions de nouveaux francs. Les crédits prévus au budget à ce titre étant limités à 1.760.000 nouveaux francs, il est proposé d'inscrire le complément de crédit nécessaire, soit 1.240.000 nouveaux francs dans le projet de budget de 1962.

**g) Achèvement de l'institut franco-japonais de Tokyo.**

L'institut franco-japonais de Tokyo joue un rôle prépondérant dans les relations culturelles et politiques entre la France et le Japon. Il exerce une attraction considérable sur la jeunesse japonaise et en particulier sur les étudiants de l'université de Tokyo qui viennent en grand nombre suivre ses cours et consulter sa bibliothèque.

L'immeuble construit en 1950-1951 est rapidement devenu trop petit pour les accueillir. Il ne représente en effet qu'une partie de la construction primitivement envisagée. L'absence d'un auditorium n'a cessé de constituer un grave handicap. Enfin, les salles de classes sont devenues insuffisantes pour accueillir les étudiants, dont le nombre est passé de 300 à 2.000 depuis la création de l'institut. C'est en fonction de cette double nécessité qu'a été conçu un plan d'agrandissement réalisable en trois tranches et dont le coût atteindra au total une somme de 72.992.700 yens correspondant au taux actuel de chancellerie à 1 million de nouveaux francs.

Une autorisation de programme de 700.000 nouveaux francs accordée par la loi de finances 1960 et assortie de crédits de paiement répartis sur deux années à raison de 300.000 nouveaux francs en 1960 et 400.000 nouveaux francs en 1961 a permis de réaliser les deux premières tranches de ce programme.

Le crédit de 300.000 nouveaux francs inscrit dans le projet de loi de finances pour 1962 est destiné à permettre l'exécution de la troisième et dernière tranche des travaux prévus pour l'agrandissement de l'institut franco-japonais de Tokyo.

## 2. — RELATIONS CULTURELLES AVEC LE MAROC ET LA TUNISIE. — ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES, CONSTRUCTIONS ET GROSSES RÉPARATIONS D'IMMEUBLES APPARTENANT À L'ÉTAT.

Aucune opération nouvelle n'est prévue pour 1962 au titre du programme d'équipement culturel au Maroc. Cependant les crédits de programme précédemment accordés permettent la poursuite des opérations en cours parmi lesquelles il convient de rappeler les plus importantes :

— construction à Casablanca d'un lycée technique de 35 classes comportant 6 logements pour le corps enseignant et des installations d'internat d'une capacité de 150 places. En outre, cette même ville verra l'édification d'un grand lycée mixte d'une capacité totale de 80 classes et comportant 250 places d'internat ;

— l'acquisition d'un immeuble pour l'installation de la mission culturelle à Rabat.

En revanche, la poursuite de l'exécution du plan d'équipement culturel en Tunisie justifie l'inscription d'une autorisation de programme de 13 millions de nouveaux francs assortie de crédits de paiement pour 1962, 1963 et 1964.

Il s'agit essentiellement des crédits destinés à l'achèvement des opérations de construction de l'annexe du lycée Carnot et en particulier les équipements sportifs et des logements de fonction. Est prévue d'autre part la construction d'un collège mixte et d'un centre culturel à Sfax (1 million de nouveaux francs) et un lycée de jeunes filles à Tunis (9 millions de nouveaux francs).

Il est bien évident que des projets de cette importance n'ont pu être établis que dans un temps où nos relations avec la Tunisie n'avaient pas encore été altérées. Si aucune amélioration décisive ne se manifestait, les crédits ainsi prévus demeureraient inemployés. C'est donc uniquement dans la perspective d'une reprise, au demeurant déjà ébauchée, des relations normales avec la Tunisie que ces crédits sont proposés.

## 3. — RELATIONS CULTURELLES AVEC L'ÉTRANGER. — SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS POUR LA RÉALISATION DE DIVERSES OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES.

C'est une autorisation de 2.420.000 nouveaux francs qui est demandée à ce titre pour 1962. Les crédits de paiement correspondant aux opérations nouvelles envisagées ont été fixés à 1.720.000 nouveaux francs et concernent les projets analysés ci-après :

### Uruguay :

#### *Agrandissement du lycée français de Montevideo.*

Gage de la reconnaissance de la France à l'Uruguay au lendemain de la guerre 1914-1918, le lycée français de Montevideo n'a cessé, depuis sa création, d'être un foyer intense d'expansion de la culture française.

Les agrandissements successifs effectués depuis 1922 où il comptait à peine une centaine d'élèves suffiraient à le prouver. Reconstitué entièrement en 1937 en plein cœur de la ville de Montevideo, le lycée édifiait en 1958, grâce à la participation financière du ministère des affaires étrangères, un jardin d'enfants des plus modernes tant du point de vue de son installation que des méthodes éducatives qui y sont pratiquées.

Le succès grandissant de cet établissement qui compte aujourd'hui plus de 1.400 élèves pose une nouvelle fois le problème de son agrandissement. Le projet actuellement à l'étude prévoit la construction d'une annexe pouvant abriter des petites classes supplémentaires. Cette nouvelle création permettrait d'assurer au lycée, à partir de la sixième, une base de recrutement suffisamment large d'enfants parlant couramment le français, à partir de onze ou douze ans.

Étant donné d'une part l'intérêt toujours manifesté par la France pour cet établissement qui mérite d'être proposé en exemple aux autres centres d'Amérique latine, et, d'autre part, le souci de ne pas décevoir la petite colonie française qui fait preuve d'un dynamisme admirable, il a paru particulièrement opportun d'apporter à cette œuvre une aide aussi large que possible.

Pour financer ce projet, la société française d'enseignement disposera de plus de 700.000 nouveaux francs fournis par la colonie française, le complément nécessaire, soit 200.000 nouveaux francs, représentant la participation du ministère des affaires étrangères.

C'est la raison pour laquelle un crédit de ce montant a été inscrit dans le projet de loi de finances pour 1962.

### Chili :

#### *Reconstruction des écoles de l'Alliance française à Concepción et Osorno.*

Le problème de la reconstruction des collèges de l'Alliance française à Concepción et Osorno, éprouvés par les derniers tremblements de terre du Chili, se pose depuis septembre 1960.

Pour le résoudre, il est prévu d'inscrire dans le projet de budget de 1962 une autorisation de programme de 1.550.000 nouveaux francs assortie d'un premier crédit de paiement de 850.000 nouveaux francs.

### Ethiopie :

#### *Achèvement de la construction du lycée de la mission laïque à Addis-Abéba.*

En 1957, la mission laïque française a entrepris la construction, sur terrain offert par l'empereur d'Éthiopie, d'une section pour jeunes filles au lycée d'Addis-Abéba.

Les frais de la construction étaient évalués à 360.000 dollars éthiopiens correspondant au taux de chancellerie de 140 francs, applicable à l'époque à 50.400.000 anciens francs.

Pour financer cette opération, la mission laïque a contracté, avec l'aide du ministère des affaires étrangères et la garantie de l'État, un emprunt de 50 millions de francs auprès de la Caisse des dépôts et consignations à Paris. Malheureusement, au moment du transfert de ces fonds en Éthiopie, les taux de chancellerie ont été modifiés de sorte que la mission laïque a subi une perte de l'ordre de 20 p. 100 sur la contre-valeur en monnaie locale.

C'est pour compenser cette perte et reconstituer le montant nécessaire en dollars éthiopiens qu'est demandée l'inscription d'une subvention de 120.000 nouveaux francs à titre de participation aux frais de la construction entreprise par la mission française.

### Nicaragua :

#### *Construction d'un bâtiment pour l'Alliance française.*

L'Alliance française au Nicaragua se propose d'édifier, sur un terrain donné par le Gouvernement nicaraguayen, une « Maison de France » qui, tout en étant un remarquable moyen d'action culturelle, de rayonnement et de prestige, constituerait en outre une marque tangible de l'intérêt porté par la France à un pays qui, à maintes occasions, a fourni la preuve de ses sentiments amicaux.

Le décret de donation du Gouvernement nicaraguayen fait obligation à l'Alliance française de démolir l'édifice actuellement existant sur le terrain offert et de construire, en dur, un nouvel édifice dans un délai maximum de trois ans à partir du jour de la remise du titre de propriété (29 mars 1960).

La construction de ce bâtiment dont le coût atteindra près de 400.000 NF sera financée à concurrence de 200.000 NF, grâce à un don et à un prêt consentis localement.

La réalisation de cette œuvre répondant au désir du Gouvernement français de consolider l'influence française dans ce pays d'Amérique centrale, une subvention de 100.000 NF devrait être accordée dans ce but à l'Alliance française qui doit apporter, pour sa part, une contribution de même ordre.

L'inscription dans le projet de loi de finances pour 1962 d'une autorisation de programme de 100.000 NF doit permettre de réaliser ce projet.

Paris :

*Construction pour l'hébergement des stagiaires étrangers de coopération technique.*

Les travaux du groupe d'experts chargé de l'établissement du programme quinquennal de coopération technique ont fait apparaître que les problèmes de l'accueil et du logement des stagiaires étrangers en France constituent à l'heure actuelle un goulot d'étranglement considérable, à Paris surtout.

Ces difficultés nuisent à la bonne opinion que ces stagiaires se font de notre pays et cette déception risque de s'aggraver. Il est donc temps d'entreprendre une politique cohérente afin d'éviter la contre-propagande que constituerait le mécontentement d'hôtes mal logés.

Les stagiaires étrangers disposant de bourse de 750 NF par mois sont actuellement presque tous mal et difficilement logés dans des hôtels, à des conditions très onéreuses.

Les opérations décrites ci-dessous ont pour objet d'aider à la construction de foyers d'accueil :

— participation à la construction d'un centre d'accueil à Paris (Denfert-Rochereau) pour 500 personnes sur un terrain de la Caisse des dépôts.

— participation à la construction par l'Association des foyers internationaux d'un programme de 1.500 chambres à Paris et en banlieue, dont 400 réservées pour la coopération technique.

— participation :

— à la construction à Cachan par l'Association des foyers internationaux d'un ensemble de 250 chambres, dont 75 pour le ministère des affaires étrangères ;

— à l'achat de l'hôtel des Etats-Unis (résidence Montparnasse) appartenant à la Caisse des dépôts.

La solution offerte par la collaboration avec l'Association des foyers internationaux est extrêmement souple : celle-ci, par l'intermédiaire d'une société immobilière, offre des parts à souscrire pour le tiers de la valeur construite, le solde étant avancé et l'opération garantie par le Crédit foncier, la Caisse des dépôts et la Caisse centrale de coopération économique. Le droit à utiliser une chambre revient par ce moyen à environ 4.000 NF et le stagiaire paiera un loyer mensuel de 160 NF.

On peut invoquer en faveur de ce projet le précédent du secrétariat d'Etat à la Communauté qui dispose de crédits pour la construction de logements en faveur des stagiaires de la Communauté.

Le crédit de 450.000 NF sollicité dans le projet de loi de finances pour 1962 représente la participation du ministère des affaires étrangères à la réalisation de la première tranche du programme de ces constructions.

### CHAPITRE III

#### LA COOPERATION TECHNIQUE INTERNATIONALE

La coopération technique avec l'étranger aura disposé, en 1961, compte tenu des transferts en provenance des charges communes, des crédits ci-après :

— dépenses ordinaires ..... 72.944.768 NF  
— dépenses en capital ..... 35.497.000 NF

L'augmentation proposée pour 1962 s'élève à près de 10 millions de NF pour les dépenses ordinaires.

Les dépenses en capital seront intéressées par des autorisations de programme supplémentaires à concurrence de 9.750.000 NF, cependant que les crédits de paiement demeureront pratiquement au même niveau.

La coopération technique se propose de défendre les positions économiques et culturelles de la France dans un monde en pleine transformation, en maintenant un rapport original et des activités avec les pays en voie de développement.

Son programme n'a pour limite que le potentiel financier de la France et aussi le niveau général de la formation de notre pays.

Le service de coopération technique internationale a pour tâche d'élaborer et de mettre en œuvre le programme français d'assistance technique en faveur des pays en voie de développement. Il dispose, pour cela, de plus du tiers des ressources du budget global de la direction générale des affaires culturelles et techniques.

Notre action en matière de coopération technique internationale relève de la compétence de deux services distincts qui demeurent, cependant, en liaison étroite et constante afin d'assu-

rer, dans les meilleures conditions, la répartition des opérations tant en ce qui concerne leur nature que les zones géographiques.

Le service du ministère des affaires étrangères intervient plus particulièrement dans les pays d'ancienne mouvance française : Maroc, Tunisie, Cambodge, Laos, Viet-Nam. Ce sont les pays que le département des affaires étrangères réunit sous l'appellation « d'étranger traditionnel » qui donnent lieu à un partage de compétence ou plus exactement à une coordination étroite des deux services.

Le département des affaires étrangères se charge plus particulièrement :

- des activités administratives (administration publique, finances, statistiques) ;
- des activités sociales (santé, sécurité sociale, urbanisme, etc.) ;
- de l'enseignement supérieur, scientifique et technique ;
- de la recherche scientifique ;
- de l'assistance technique en matière agricole.

Le service spécialisé du quai Branly est, pour sa part, chargé des questions d'assistance technique susceptibles, à bref délai ou à plus long terme, de favoriser l'expansion de nos échanges extérieurs. A ce titre relèvent du quai Branly, toutes les opérations qui impliquent une participation ou préparent une intervention de sociétés industrielles, de bureaux d'études, d'ingénieurs-conseils, de services spécialisés des ministères techniques. Ce sont là les affaires qui entrent normalement à l'étranger, dans la compétence des conseillers commerciaux.

D'une manière générale, les services de la coopération technique à caractère économique, se préoccupent des activités ci-après :

- développement économique national et régional ;
- grands ensembles industriels, engineering ;
- problèmes relatifs aux industries et aux transports ;
- recherche appliquée ;
- formation professionnelle et technique ;
- industries agricoles et alimentaires.

Une telle répartition des compétences implique, évidemment, une collaboration étroite des deux administrations intéressées. En effet, il est de nombreux domaines où les questions politiques ou culturelles côtoient de très près l'économique. C'est le cas, notamment, de l'énergie atomique, de l'enseignement technique, des problèmes agricoles et de ceux de la planification et du développement économique.

#### A. — Le programme quinquennal de coopération technique.

De création relativement récente, puisque son origine n'est pas antérieure à 1956, le service de la coopération technique internationale a dû, dans de nombreux domaines, procéder de façon empirique. C'est ainsi que son action fut, tout d'abord, orientée vers les pays où une présence administrative et technique importante facilitait l'implantation d'une coopération technique moderne (Maroc, Tunisie) ou les pays avec lesquels nous avons conservé des liens culturels traditionnels (Liban et Iran par exemple). Dans d'autres pays, il s'agissait, au contraire, de créer des courants nouveaux et de provoquer un appel aux techniciens français.

Cette première période que l'on peut qualifier de transition a permis de rassembler un faisceau d'expériences et de résultats qui ont conduit à faire le bilan des actions entreprises et à tenter de regrouper celles-ci dans les pays et dans les secteurs où notre effort semblait devoir être le plus fructueux.

Il est d'autre part apparu que, pour donner à notre action la continuité et l'ampleur souhaitables, un plan de financement devait constituer le cadre et le support de notre action.

Tel est l'objet du programme quinquennal de coopération technique élaboré en étroite collaboration entre les deux services intéressés et qui doit porter sur les années 1962 à 1966. Un tel programme ne peut avoir pour objet d'enfermer, dans un cadre rigide, des actions dont l'importance est appelée à se modifier suivant l'évolution de la situation internationale. Cependant il est le gage de la continuité indispensable en cette matière et doit permettre, à chacun des deux services, d'étendre et de compléter les actions déjà engagées.

Au demeurant, la mise en œuvre du programme quinquennal montre que la coopération technique n'est plus pour la France un phénomène passager. Elle joue, dans sa politique étrangère, un rôle de plus en plus important et devient un des éléments essentiels de ses relations avec les « pays du tiers monde ».

Le plan de financement doit, en 1966, et compte tenu d'une progression régulière enregistrée d'année en année, permettre de consacrer à la coopération technique un crédit global de 50 millions de NF, au terme des étapes décrites ci-après :

ANNEES	AFFAIRES étrangères.	AFFAIRES économiques.	TOTAL
	(En nouveaux francs.)		
1962 .....	13.422.000	19.600.000	33.022.000
1963 .....	15.066.500	22.200.000	37.266.500
1964 .....	16.711.000	24.800.000	41.511.000
1965 .....	18.355.500	27.400.000	45.755.500
1966 .....	20.000.000	30.000.000	50.000.000

A ces prévisions quinquennales de crédits ne correspondent pas, pour chaque année, des opérations précises et limitées car il demeure souhaitable que notre action puisse se développer en fonction des besoins dont l'urgence apparaîtra et des demandes que nous estimerons, en fonction des circonstances, devoir être satisfaites.

Un certain nombre de lignes directrices ont cependant été dégagées :

1° L'expérience a montré qu'il convenait d'éviter l'émiettement de nos crédits sur une multiplicité d'opérations secondaires qui n'auraient en fin de compte qu'un effet insignifiant sur le développement économique ou sur l'élévation du niveau de formation dans les pays intéressés. Nos efforts doivent donc être concentrés sur des objectifs limités en nombre mais judicieusement choisis dans les secteurs géographiques estimés prioritaires pour des motifs culturels ou politiques ;

2° Pour pallier la pénurie d'experts français, des contrats de formation d'experts s'étendant sur plusieurs années devront être passés avec les instituts ou établissements divers d'enseignement spécialisé en France ;

3° La formule des stages groupés, intéressant un nombre élevé d'étudiants en provenance de pays du tiers monde, devra dans toute la mesure souhaitable compléter celle des stages individuels ;

4° L'accroissement du nombre des stagiaires a rendu plus difficile le problème de leur logement pour lequel des solutions rapides et durables doivent être trouvées ;

5° En liaison avec les services de l'enseignement une attention particulière devra être apportée aux problèmes d'enseignement rapide de la langue française ;

6° Il y a lieu de s'employer à favoriser l'action à l'étranger de nos bureaux d'études.

**B. — Le service de la coopération technique internationale du ministère des affaires étrangères.**

L'activité de ce service revêt trois aspects :

— aide aux pays récemment promus à l'indépendance (Maroc, Tunisie, Cambodge, Laos, Viet-Nam) ;

— aide aux pays sous-développés du reste du monde, et notamment en Proche-Orient, en Asie, en Amérique latine, en Afrique d'expression non française, voire même en Europe) ;

— participation française au programme d'assistance technique des organismes internationaux (Organisation des Nations Unies, U. N. E. S. C. O., Organisation mondiale de la santé, etc.).

Mais c'est sur les anciens protectorats (Maroc, Tunisie) et les états associés (Cambodge, Laos, Viet-Nam) que porte la plus grande partie de l'action du service de coopération technique.

Cette action doit s'exercer essentiellement par :

1° L'accueil de boursiers et stagiaires en France.

Pour les trois pays du Cambodge, Laos, Viet-Nam : 250 fonctionnaires ont bénéficié en 1961 d'une bourse en vue de leur formation ou de leur perfectionnement dans nos écoles, administrations ou entreprises nationalisées. 1.115.000 nouveaux francs ont été dépensés à ce titre.

Pour le Maroc et la Tunisie : 360 bourses pour de futurs fonctionnaires marocains et 340 pour des tunisiens ont été accordées en 1961. Elles ont entraîné une dépense de 4.200.000 nouveaux francs. Les bourses ont, à la demande des deux pays, été accordées pour les disciplines suivantes : écoles d'ingénieurs, écoles d'agriculture, écoles de commerce, administration.

2° L'organisation de missions d'experts à la demande desdits pays :

*Cambodge, Laos, Viet-Nam.* — 4.200.000 nouveaux francs ont été consacrés au maintien ou à la mise à la disposition des administrations et des services techniques de 75 experts permanents répartis dans les secteurs suivants : plan, travaux publics, finances, P. et T., etc. (30 au Cambodge, 30 au Viet-Nam, 15 au

Laos). La plupart de ces experts donnent des cours dans les établissements d'enseignement supérieur ou technique, en plus de leurs fonctions normales.

*Maroc et Tunisie.* — 4.200 experts et 6.030 enseignants ont été mis à la disposition du Gouvernement marocain ; 390 experts et 1.278 enseignants, à la disposition du Gouvernement tunisien. Le complément de rémunération versé par la France à ces agents représente :

— 11.785.455 nouveaux francs pour les agents détachés au Maroc ;

— 18.742.868 nouveaux francs pour les agents détachés en Tunisie.

Il est à noter que les agents touchent au Maroc le traitement marocain auquel s'ajoute une indemnité de 33 p. 100 et divers avantages : le complément de rémunération versé par la France consiste en une indemnité égale à 12 p. 100 de la rémunération versée par les Marocains.

En Tunisie, les agents touchent le même traitement que leurs homologues tunisiens : ce traitement est abondé par un complément de rémunération versé par la France et représentant 40 p. 100 de la rémunération totale.

La coopération technique s'étend également aux pays sous-développés de type étranger classique (Europe, Proche-Orient, Asie, Amérique latine et Afrique d'expression non française). Dans ces pays également notre action consiste en l'accueil de boursiers et stagiaires, et l'envoi d'experts. 11.777.500 nouveaux francs ont été consacrés à cette action en 1961. 785 bourses ont été accordées (200 en Amérique latine, 240 en Afrique, 150 en Europe et Moyen-Orient). Les missions d'experts ont, à elles seules, entraîné une dépense de 4.600.000 nouveaux francs, soit 45 p. 100 des crédits. On peut citer notamment l'envoi au Liban pour la réforme administrative, l'envoi au Brésil de professeurs auprès des instituts d'administration publique pour la formation des cadres administratifs.

En matière de coopération technique internationale, notre participation en « hommes » dépasse considérablement en pourcentage notre participation financière. Les exigences linguistiques et les affinités historiques déterminent en effet le choix des candidatures correspondant aux vœux des Gouvernements bénéficiaires.

98 experts français ont été recrutés au titre de l'assistance technique des Nations Unies, 61 au titre de l'Organisation internationale du travail, 35 au titre de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture, 13 au titre de l'U. N. E. S. C. O., et 32 au titre de l'Organisation mondiale de la santé. Ces experts sont rémunérés sur les budgets de ces organisations internationales.

**C. — Le service de coopération technique du quai Branly.**

Créé en octobre 1956, le service de coopération technique du ministère des affaires étrangères et des affaires économiques est chargé de la coopération technique bilatérale à caractère économique avec les pays étrangers en voie de développement.

Sur le plan géographique, son action s'est développée avec les régions ou les pays suivants :

— l'Afrique, à l'exclusion des pays de la Communauté, du Maroc et de la Tunisie ;

— l'Amérique latine et le Canada ;

— l'Asie, Proche et Moyen-Orient. La rupture de nos relations diplomatiques avec la R. A. U. et l'Irak ont eu pour conséquence une suspension de nos opérations de coopération technique avec ces pays. Cependant de nouvelles perspectives d'action semblent se dégager, avec l'Egypte au moins ;

— l'Extrême-Orient, à l'exclusion de la Chine continentale ;

— certains pays de l'Europe de l'Est et du Sud ;

— Pologne, Yougoslavie, Espagne, Grèce, Portugal.

Sur le plan technique, son champ d'action recouvre l'ensemble des questions de coopération technique à caractère économique et ses principales interventions concernent en général les sections suivantes :

— problèmes généraux du développement économique : amélioration de la productivité, développement régional, recherche et exploitation minières ;

— grands ensembles industriels : engineering, intervention des bureaux d'études et d'ingénieurs-conseils ;

— énergie (pétrole, énergie électrique, énergie atomique, charbon) — sidérurgie — travaux publics — équipement électrique — industries chimiques — industries mécaniques — transports terrestres, maritimes, aériens — télécommunications — radio, télévision — industries agricoles et alimentaires — recherche appliquée — formation professionnelle et technique.

Dans le secteur agricole, le service du quai Branly intervient pour les opérations ayant trait aux problèmes d'engrais, de

machinisme agricole, des industries de transformation des produits agricoles, d'irrigation, de barrages, d'hydraulique et de mise en valeur régionale.

En matière d'enseignement technique, relèvent du quai Branly les questions relatives à la création, à l'équipement, à la gestion et au contrôle des centres techniques dont l'objet est de former à l'étranger le personnel d'encadrement pour l'industrie.

Les moyens par lesquels s'exerce l'action du Service de coopération technique du quai Branly comprennent :

— l'envoi d'experts français hautement qualifiés, mis à la disposition des pays sous-développés pour les aider à trouver la solution des problèmes que pose leur mise en valeur : la durée de ces missions peut atteindre deux ans, mais la plupart sont de plus courte durée : 1 à 6 mois — éventuellement répétées.

Pour ces missions, le quai Branly fait appel à des techniciens de l'industrie privée, du secteur para-public ou de l'administration. Ce sont donc les meilleurs spécialistes de la technique française, pris au sein de l'entreprise ou de l'organisme auxquels ils sont normalement affectés, et non au sein d'un corps d'experts professionnels qui sont mis ainsi à la disposition des pays sous-développés.

— le perfectionnement en France d'ingénieurs étrangers par des stages d'environ six mois dans nos entreprises privées, publiques ou para-publiques, destinés aux cadres des pays sous-développés ayant déjà plusieurs années de pratique professionnelle et appelés à occuper dans un avenir proche des fonctions de direction dans la vie économique de leur pays.

— la formation dans les pays étrangers d'ingénieurs et de cadres à différents échelons, grâce à la création de centres permanents de formation professionnelle et d'enseignement technique.

Il s'agit là d'un type particulièrement intéressant de coopération technique, ces centres étant une création commune de la France et du pays sur le sol duquel ils se trouvent, ce dernier fournissant le terrain, les bâtiments, le personnel administratif, et parfois, une partie du matériel d'équipement, tandis que l'établissement des programmes d'enseignement, une partie du matériel d'équipement et le personnel enseignant sont fournis par la France.

— la création de centres de documentation destinés à aider les pays sous-développés à résoudre les problèmes posés par l'implantation d'industries nouvelles ou la transformation d'entreprises déjà existantes et à les renseigner sur les possibilités que leur offrent à cet égard l'industrie et les bureaux d'études français : deux centres fonctionnent actuellement, l'un à Sao Paulo et l'autre à Téhéran.

Les crédits mis à la disposition du service de coopération technique du ministère des finances et des affaires économiques, pour son action de coopération technique avec les pays étrangers en voie de développement ont suivi la progression suivante (en millions d'anciens francs).

1956	130
1957	250
1958	586
1959	980
1960	1.200
1961	1.700

Ces indications chiffrées appellent les commentaires suivants :

Une des règles du service de coopération technique est qu'il ne réalise aucune opération sans une participation financière des pays bénéficiaires, cette participation couvrant dans certains cas un fort pourcentage des frais de l'opération considérée. De plus, un nombre croissant de missions sont organisées avec l'aide des entreprises privées ou publiques, qui conservent à leur charge une partie des frais d'envoi et des salaires des experts qu'elles mettent à la disposition du service. Le traitement de certains fonctionnaires à qui sont confiées des missions de courte durée (jusqu'à trois mois) est souvent gardé en charge par leurs administrations d'origine, ce qui explique que le service de coopération technique ait pu, avec des moyens limités, réaliser un nombre d'opérations relativement important, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

ANNEES	NOMBRE d'experts envoyés en mission.	NOMBRE de stagiaires reçus en France.
1956	30	56
1957	70	267
1958	96	447
1959	140	1.011
1960	250	1.400

Une autre caractéristique de l'action du service, ainsi qu'il a été signalé plus haut, est qu'elle se déroule en collaboration étroite avec les industries, organisations professionnelles et bureaux d'études français, qui, non seulement reçoivent et forment de nombreux stagiaires, mais assurent le soutien technique de la plupart des missions réalisées.

Grâce à la collaboration de ces différents organismes, le service peut fournir aux pays en voie de développement des experts bénéficiant en France du soutien technique d'entreprises ou de sociétés de premier plan.

Enfin, la répartition géographique des activités du service fut la suivante en 1960 :

— Amérique latine	56 p. 100	des dépenses totales.
— Extrême-Orient	19 p. 100	—
— Proche et Moyen-Orient	17 p. 100	—
— Europe	5 p. 100	—
— Afrique	3 p. 100	—

Il convient maintenant, en se fondant sur la notion de pré-investissement dans les pays en voie de développement, de tracer un tableau rapide de l'activité du service par grands secteurs géographiques.

#### Amérique latine

##### — Missions.

Notre action, dans ce continent, a débuté en 1957 à la suite d'une mission de prospection générale effectuée par le service de coopération technique.

Les chiffres ci-après rendent compte de la progression rapide :

— 1957	32 experts
— 1958	38 —
— 1959	50 —
— 1960	112 —

Pendant les premières années, notre effort s'est surtout porté vers le Brésil, le Pérou et l'Equateur, mais il s'est étendu en 1959 et surtout en 1960 à l'ensemble des pays d'Amérique latine et d'Amérique centrale. Des missions de prospection générale actuellement en cours devraient permettre en 1961 un nouveau développement de nos opérations notamment dans le Sud du continent américain (Argentine, Chili) et le Mexique.

Les pays d'Amérique latine, en effet, cherchent à promouvoir leur économie pour atténuer les disparités de niveaux de vie actuellement constatées et faire face aux graves problèmes que pose leur accroissement démographique accéléré.

Grâce à la valeur des experts qu'elle a envoyés depuis quatre ans, et à la qualité de leur travail, notre coopération technique a déjà pu conquérir dans ce continent, une place de choix. Son action manifeste dès à présent des qualités de continuité et d'efficacité qui, jointes à l'absence de préoccupations commerciales à courte vue, semblent avoir suscité l'intérêt et les sympathies de nombreuses personnalités et dirigeants de ces pays.

Il faut citer, à cet égard, nos interventions dans les secteurs suivants :

##### — Electricité :

Avec l'aide de « Electricité de France », nous avons participé à l'établissement du plan d'électrification du Pérou, du Venezuela et à des études d'interconnexion de réseaux dans divers pays (Brésil notamment).

##### — Mines :

Notre action a porté à la fois, avec l'aide du Bureau de recherches géologiques et minières, sur les recherches géologiques de base (cartes géologiques, indices minières, etc.) au Brésil, au Pérou, en Equateur, en Colombie, etc., et avec l'aide des Charbonnages de France et de Soframiner sur les conditions de l'exploitation minière (Venezuela, Mexique, Colombie, Equateur, etc.) et sur l'étude des marchés charbonniers locaux, par exemple au Chili et en Argentine.

##### — Travaux publics :

Notamment dans les techniques d'aménagements routiers (construction de routes, revêtement en zone tropicale, etc.) où nous avons bénéficié de l'expérience du bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer (Brésil, Pérou).

##### — Postes et Télécommunications :

Notre intervention s'appuie, en ce domaine sur le ministère des postes et télécommunications, le centre national d'études des télécommunications (C. N. E. T.) et diverses sociétés françaises (notamment la C. S. F.). Elle est particulièrement importante au moment où un système de télécommunications inter-américain est en cours de réalisation (Pérou, Equateur, Colombie, Mexique).

— *Infrastructure commerciale et ravitaillement — Aménagements régionaux :*

Dans ce secteur qui est l'objet des préoccupations de beaucoup de pays d'Amérique latine, nous avons été amenés à conduire des actions d'une certaine ampleur telle que celle que nous avons entreprise au Brésil auprès de la Superintendance du Nord-Est qui a la charge du difficile problème du développement économique de la « zone aride du Nord-Est Brésilien ».

— *Productivité — Organisation du travail — Gestion des entreprises :*

Nous intervenons dans divers pays (Brésil, Mexique, Pérou, Argentine) auprès des organismes de productivité locaux ou des organisations professionnelles, en organisant des séminaires de formation aux méthodes de gestion.

Le constant développement de notre coopération technique avec l'Amérique latine nous impose de porter notre action sur les secteurs techniques où nous disposons d'une compétence reconnue, et également de la concentrer en accentuant nos efforts sur les pays les plus importants. Les positions que nous pourrions en effet acquérir, faciliteront, dans une large mesure, notre implantation ultérieure dans le reste du continent. Notre programme 1961, qui est en cours d'élaboration, devrait répondre à ces deux préoccupations.

— *Formation professionnelle :*

Notre action, en ce domaine, s'appuie sur le service de la formation professionnelle à la Fédération des industries mécaniques et connexes, et sur le département de promotion ouvrière et de formation professionnelle d'Electricité de France.

Dans le secteur de la formation professionnelle pour les industries mécaniques, la création du centre technique franco-péruvien de Lima (Pérou) en 1957 a été le point de départ de notre action. Ce centre — dont l'encadrement est en majorité français — a formé déjà plus de 450 spécialistes péruviens et une division électricité doit lui être prochainement adjointe. Au Mexique, des négociations sont en cours pour la création d'un institut franco-mexicain de formation professionnelle (mécanique). Également au Brésil, des projets d'intervention sont à l'étude auprès du service fédéral d'apprentissage (S. E. N. A. I.).

Dans le secteur de la formation professionnelle pour l'électricité, la coopération technique a pris en charge le secteur correspondant de l'école S. U. C. R. E. de Quito, et créé à Mexico un institut franco-mexicain de formation professionnelle (électricité) qui fonctionne depuis mars 1960. Au Brésil, un centre de documentation pédagogique a été créé auprès du Sénai, et deux bureaux de documentation pédagogique auprès de deux sociétés d'électricité, la C. A. E. E. B. à Campinas, le C. E. M. I. G. à Belo-Horizonte. Divers projets sont à l'étude au Brésil et au Paraguay qui devraient voir le jour en 1961.

Nos interventions dans ces deux secteurs sont basées sur l'utilisation des méthodes pédagogiques originales mises au point par la Fédération des industries mécaniques et par l'Electricité de France (école des métiers de Gurcy-le-Château). Elles s'accompagnent de l'envoi d'instructeurs spécialisés et de la formation en France de professeurs locaux appelés à les remplacer ultérieurement. Le succès de cette formule, et l'intérêt qu'y portent les autorités des pays bénéficiaires, permettent de penser qu'elle connaîtra dans les prochaines années d'importants développements.

— *Centre de documentation technique de Sao Paulo (Brésil) :*

Ce centre fonctionne depuis 1959. Il publie un bulletin trimestriel d'informations sur les techniques françaises, rédigé en portugais, qui est tiré à 1.100 exemplaires.

*Proche et Moyen-Orient :*

Dans ce secteur géographique le programme le plus important concerne l'Iran. Les principales opérations réalisées dans ce pays sont les suivantes :

a) *La formation professionnelle.* — Dans ce domaine le service poursuit la réalisation de plusieurs opérations de caractère distinct :

— *Centre textile franco-iranien d'Ispahan :*

Ce centre créé conjointement par le ministère iranien du commerce et des mines, et le service de coopération technique, avec l'aide de constructeurs français, poursuit un double but pédagogique et technique, dans le domaine du textile. Sous la direction d'un professeur français et de moniteurs détachés à Ispahan, il a pour but de former des ouvriers et des ingénieurs du textile et d'aider les industriels locaux à résoudre certains problèmes de production.

— *Concours apporté à la faculté technique de Téhéran :*

Deux experts occupent, l'un la chaire d'hydraulique, l'autre le poste de chef des ateliers de mécanique de cette faculté. Sept moniteurs dirigeront les différentes sections des ateliers de mécanique. Deux autres moniteurs pour les ateliers du bois sont en voie de recrutement.

— *Institut polytechnique de Téhéran :*

Le fonds spécial accordé au Gouvernement iranien une aide d'un montant de 1.364.300 dollars, géré par l'U. N. E. S. C. O., pour la création à Téhéran d'un institut polytechnique qui formera des ingénieurs, dans sept instituts à compétence spécialisée, au cours de quatre années d'études. Deux de ces instituts spécialisés, celui de l'électrotechnique et celui du bâtiment doivent être « parrainés » par deux établissements français d'enseignement supérieur.

Le service envisage d'apporter une contribution complémentaire à l'aide que la France fournit ainsi par le canal de l'U. N. E. S. C. O. en envoyant des experts bilatéraux et en fournissant certains matériels.

— *Formation professionnelle du niveau « honorestan » ou « amoujzghah » :*

En collaboration avec le B. I. T., le service participe à la création d'un centre de formation de moniteurs à Téhéran du niveau « honorestan » qui fournira le corps enseignant d'un réseau de 32 écoles professionnelles du niveau « amoujzghah », actuellement mis en place par le gouvernement iranien.

b) *Missions d'experts.* — Des missions d'experts ont été organisées dans les secteurs d'activités suivants :

— *Aménagement régional :*

Deux missions ont été organisées avec le concours de la S. E. D. E. S. pour étudier les conditions d'aménagement agricole de la province du Fars. En liaison avec la régie Renault, le service s'est efforcé de développer la mécanisation agricole dans la province du Fars et au centre de Karadj.

— *Mines et énergie atomique :*

Trois missions importantes ont été confiées à des experts du C. E. A., du B. R. G. M. et du C. N. R. S. Par ailleurs, le service étudie, en liaison avec le C. E. A., les conditions dans lesquelles une aide pourrait être apportée au centre d'études nucléaires iranien, par l'envoi d'experts et l'accueil de boursiers iraniens.

— *Chemins de fer :*

En accord avec la S. N. C. F., le service a maintenu un moniteur en Iran, pendant :

Le service étudie également avec Sofrerail la possibilité d'apporter un concours à l'administration iranienne des chemins de fer pour la réorganisation de son école professionnelle et la fourniture d'experts « voie » pour les constructions nouvelles.

— *Centre de documentation technique de Téhéran :*

Inauguré en décembre 1960, le centre a déjà reçu une importante documentation technique. Plusieurs conférences, expositions, photographiques, exposés techniques suivis de projections de films se dérouleront pendant le premier trimestre 1961.

*Afghanistan :*

En liaison avec le C. E. A., le service a organisé deux missions de prospection pour la recherche des minerais uranifères, tandis que des experts du B. R. G. M. ont effectué en 1959 une mission de prospection alluvionnaire.

Le service a également mis à la disposition du Gouvernement afghan un expert chargé d'assumer les fonctions de conseiller auprès du ministre afghan des travaux publics, tandis qu'un spécialiste français de l'industrie pharmaceutique remplit le rôle de conseiller technique auprès du ministre afghan de la santé publique.

*Turquie :*

L'action du service en Turquie se limite pour le moment au secteur des recherches hydrogéologiques, mais le programme de stages en France se développe.

*Liban :*

Le service a répondu à la demande de l'office des fruits libanais en organisant une mission tendant à résoudre les problèmes posés par la conservation des fruits et leur conditionnement (étude des installations frigorifiques notamment).

Il se propose également d'apporter son concours à l'office des céréales du Liban en participant aux études relatives à la construction d'un silo portuaire à Beyrouth.

**Extrême-Orient :***Formation professionnelle :*

Cette activité du service a revêtu une certaine importance en Inde.

En matière d'électronique, l'assistance technique française s'est manifestée par l'envoi, en accord avec la Compagnie de T. S. F., de techniciens qui, de 1956 à 1960 se sont appliqués à la formation de cadres et ouvriers spécialisés de la nouvelle usine d'électronique construite à Bangalore pour la Bahrat Electronic Ltd.

Un travail analogue a été effectué en 1958-1959, en accord avec les Ateliers et chantiers de la Loire, pour la formation de techniciens des chantiers navals de Visakhapatnam.

D'autre part, un important projet est en cours d'étude depuis 1959 entre le service de coopération technique, la Fédération des industries mécaniques et la « National Small Scale Industries Corporation ». Il s'agit de créer, près de Madras, un centre franco-indien : Guindy, qui sera chargé de fabriquer et de diffuser dans toute l'Inde des prototypes de l'industrie mécanique de précision et de former le personnel indien hautement spécialisé indispensable pour ces fabrications.

*Energie :*

Dans le domaine de l'énergie, l'assistance technique officielle française a agi en collaboration étroite avec les grandes sociétés d'engineering : Sofrelec, Sofremines, Sofregaz et les organismes d'Etat spécialisés : C. E. A., I. F. P.

En ce qui concerne les charbonnages, outre des missions de prospection envoyées au Pakistan et en Thaïlande, l'action du service a permis de multiplier les contacts entre les dirigeants et techniciens des « Charbonnages de France » et ceux de la « National Coal Development Corp » (N. C. D. C.) en Inde. Un programme de stages d'ingénieurs indiens en France et d'envoi d'experts français est en cours de réalisation.

En matière d'hydrocarbures, le service participe largement à la réalisation du projet de création d'un institut indien du pétrole (plan de cinq ans), mis récemment au point entre l'I. F. P. et le Conseil de la recherche scientifique et industrielle (C. S. I. R.), de l'Inde.

Enfin, en matière d'énergie atomique, le service a organisé avec le C. E. A. des missions de prospection de minerais radio-actifs en Afghanistan et au Pakistan, tandis qu'un technicien du C. E. A. dirige une mine de ces mêmes minerais en Inde (à Jaguduga). Un autre ingénieur français conseille dans les techniques de béton précontraint, les réalisateurs du centre atomique de Bombay.

En matière d'électricité on citera, outre l'envoi en mission d'ingénieurs d'E. D. F. ou de Sofrelec à Ceylan, en Inde, aux Philippines, en Indonésie, à Formose et en Corée, l'envoi d'experts auprès de « Water and Power Development Authority » au Pakistan et une intervention dans l'étude des réalisations hydro-électriques de Djatiluhur en Indonésie.

*Mise en valeur régionale :*

L'activité de la coopération technique française s'est également étendue à des projets de mise en valeur régionale plus ou moins complexes : aménagement des marais à Mutaurajawela à Ceylan ; envoi d'experts en installations hydroélectriques, en hydraulique, en béton précontraint et en mécanique des sols auprès du « Rajasthan Canal Board », en Inde ; mise à la disposition du « National Council for Applied Economic Research » d'économistes chargés de participer aux études de mise en valeur des différents Etats de l'Union indienne.

*Transports et télécommunications :*

Le service de coopération technique a apporté un concours suivi à la réalisation des études et travaux d'électrification de 1.500 kilomètres de voies ferrées en Inde, réalisées par la S. N. C. F., à la suite d'un accord passé en 1957 avec l'« Indian Railway Board ». Quatre autres experts français ont contribué à la réorganisation du réseau des télécommunications rendue nécessaire par l'électrification de cette partie du réseau ferré.

D'autres experts ferroviaires ont été récemment sollicités par la Thaïlande et la Malaisie, à la suite des travaux de la sous-commission des transports de C. E. A. E. O., réunie à Lahore en décembre 1959 et de l'activité déployée par le représentant permanent du fonds de l'expansion ferroviaire à Bangkok.

*Recherche scientifique appliquée :*

Indiquons enfin que le service entretient depuis quelques années avec le Conseil indien de la recherche scientifique et industrielle (C. S. I. R.) un important programme de coopération qui s'est traduit jusqu'à présent surtout par la venue en France d'un certain nombre des directeurs des 25 instituts du C. S. I. R. et de diverses personnalités.

**Afrique :**

En Afrique, actuellement en pleine évolution politique, l'action du service de coopération technique ne fait que commencer.

L'Éthiopie a reçu quelques experts français en missions isolées et la Nigeria s'est montrée vivement intéressée par les travaux d'aménagements fluviaux mis au point sur le Niger par le Laboratoire d'hydraulique de Chatou que le service a contribué à faire connaître.

Après de la République du Soudan, l'action de coopération technique s'est manifestée par une intervention dans les études préliminaires du barrage de Khashm el Girba.

**Europe :**

Le programme le plus important dans cette région du monde concerne la Yougoslavie : les opérations d'assistance technique réalisées entre la France et la Yougoslavie se déroulent dans le cadre d'un accord conclu entre ces deux pays en date du 27 juillet 1955. Aux termes des dispositions de cet accord, une commission mixte franco-yougoslave de coopération économique et d'assistance technique a été créée et arrête chaque année le programme d'échanges techniques qui doit être mis en œuvre au cours de l'année.

Les opérations d'assistance technique réalisées dans le cadre de ces programmes sont financées conjointement par les services français et yougoslaves de l'assistance technique sur les crédits d'un fonds commun ouvert en application des dispositions de l'accord de 1955. Elles visent à réaliser des échanges de techniciens, soit dans le cadre de contrats conclus entre entreprises françaises et yougoslaves — contrats admis au bénéfice de crédits de type « revolving » et de crédits d'assistance technique — soit au titre d'un programme établi en commun accord par les deux administrations compétentes.

Elles comportent également la livraison à des laboratoires ou instituts de recherches yougoslaves de matériel d'équipement ou de démonstration.

Il convient cependant de signaler qu'un accord de coopération technique (accord cadre) a également été signé entre la France et la Grèce le 25 juillet 1960. Plusieurs projets de coopération sont actuellement à l'étude avec ce pays (qui nous envoie depuis plusieurs années de nombreux stagiaires) et devraient rapidement aboutir à l'organisation de plusieurs importantes missions.

Les stages. — Les tableaux suivants donnent un aperçu de l'activité du service dans le domaine de la formation ou du perfectionnement des techniciens étrangers.

## a) Par techniques :

DÉSIGNATION	1959.	1960
Industrie .....	591	854
Transports .....	68	70
Travail .....	58	19
Formation professionnelle .....	»	11
Totaux .....	717	954
Stages se déroulant sur deux années consécutives .....	294	415
Totaux .....	1.011	1.369

## b) Région d'origine des stagiaires.

DÉSIGNATION	1959	1960
Moyent-Orient .....	155	187
Asie du Sud-Est .....	158	175
Afrique .....	16	13
Amérique latine .....	276	400
Europe .....	112	179
Totaux .....	717	954
Stage se déroulant sur deux années consécutives .....	294	415
Totaux .....	1.011	1.369

Ce rappel des activités des services chargés de la coopération technique doit s'accompagner de quelques remarques sur le niveau des moyens mis à leur disposition et sur les formes particulières qu'ils utilisent pour dispenser à l'étranger les ressources de notre culture et de nos techniques.

Un premier point intéresse l'envoi des techniciens français et l'accueil en France des stagiaires en provenance du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam. L'action que nous menons dans ces trois pays devrait être considérablement accrue pour tenir compte des demandes récentes qui nous ont été adressées, mais qu'un montant limité de crédits ne permet pas de satisfaire.

On a déjà noté le rôle déterminant que sont appelés à jouer les experts français qui participent, soit à l'élaboration des plans économiques, soit à l'étude des projets techniques d'ensemble, en faveur des pays en voie de développement.

Pour qu'une telle activité ne perde rien de son efficacité, il convient de prendre garde que ces experts n'aient jamais l'occasion d'écouter des susceptibilités nationales encore vives dans des pays récemment parvenus au rang international. Il convient donc que les experts français en mission dans ces pays cessent complètement d'exercer des fonctions d'autorité et se consacrent exclusivement à la formation des cadres en jouant le rôle de professeurs et de moniteurs.

Egalement, on n'aura jamais trop d'exigences quant à la qualité de leur formation et, sans doute, convient-il que celle-ci soit, dans le cadre de chaque spécialité, parfaite par des stages préalables dans les établissements scientifiques et techniques français.

Une formule de contrat de longue durée à passer avec de tels établissements paraît de nature à donner les résultats escomptés.

En tout état de cause, les responsabilités qui leur sont confiées doivent demeurer d'un niveau comparable à celles qui s'attachaient à l'exercice de leurs fonctions métropolitaines.

Enfin, on ne pourra s'assurer la collaboration d'experts justifiant des titres et de la compétence nécessaires qu'en leur attribuant une rémunération sensiblement comparable à celle dont bénéficient les cadres de l'industrie privée.

On a constaté l'importance et la diversité d'origine des stagiaires étrangers reçus par notre pays au titre de la coopération technique. Il est cependant un trait particulier de cette politique d'accueil qui a retenu l'attention de M. Sanson, membre de votre commission.

Jusqu'ici, en effet, ces stagiaires viennent en France pour se perfectionner dans les techniques de leur spécialité. L'enseignement ainsi dispensé prend la forme de stages de courte durée dans les entreprises françaises qui se trouvent placées à la pointe du progrès dans la branche intéressée. Mais la brièveté relative de ces stages interdit pratiquement qu'ils puissent, dans ces mêmes entreprises, participer plus directement à leur activité.

Il conviendrait donc qu'à l'instar des pratiques observées dans d'autres pays européens, et notamment en Allemagne, ces stages, évidemment didactiques, soient prolongés d'une période au cours de laquelle les jeunes techniciens étrangers pourraient se mieux familiariser avec la vie des entreprises françaises et les matériels qu'elles emploient. L'heureuse collaboration jusqu'ici apportée par les grandes entreprises au service de la coopération technique, témoigne de la possibilité de parvenir à la mise au point d'une formule spécialement adaptée à cet effet.

#### D. — Programmes élargis d'assistance technique.

Parallèlement à la mise à la disposition de fonctionnaires et de techniciens français dans les pays anciennement placés sous notre protectorat ou de ceux qui formaient l'ancienne Indochine, l'aide technique de la France s'est encore manifestée par sa participation à des opérations de développement de l'économie de ces Etats. Ces actions sont inscrites dans des « programmes élargis de coopération technique » qui participent eux-mêmes aux perspectives générales d'équipement du territoire, de mise en valeur et de modernisation.

Le financement de tels programmes s'effectue sur une base paritaire, moitié par la France, moitié par le pays bénéficiaire, ce qui est un gage de l'intérêt qu'y porte celui-ci.

Les crédits correspondants sont inscrits au titre des dépenses en capital, aux chapitres 68-80 et 68-81 du budget des affaires étrangères.

#### 1. — ASSISTANCE AUX ETATS DU CAMBODGE, DU LAOS ET DU VIET-NAM

Il faut rappeler que le montant total des autorisations de programme affectées depuis 1955, à l'assistance technique en faveur de ces trois pays s'élève à 223.170.000 NF. C'est un montant égal de crédits de paiement dont il a été disposé durant la même période.

La répartition des autorisations de programme a été la suivante :

— Cambodge .....	71.600.000 NF.
— Laos .....	34.700.000
— Viet-Nam .....	63.560.000
— Aide à l'exportation .....	44.500.000
— Aménagement du Mékong .....	1.000.000
— Aide militaire au Cambodge .....	7.750.000
	<hr/>
	223.170.000 NF.

On sait que malgré l'accroissement important d'autres aides étrangères notamment au Cambodge, les trois pays d'Indochine ont continué à marquer tout l'intérêt qu'ils portent au maintien d'une coopération étroite avec notre pays.

Les opérations précédemment autorisées ont intéressé essentiellement des travaux d'infrastructure, d'économie rurale et d'équipement public.

Parmi les plus significatives des aides qui ont pu ainsi être accordées, il faut noter :

#### Cambodge :

- construction et aménagement du port de Sihanoukville ;
- construction de l'aéroport de Phnom Penh ;
- construction et équipement de la Fondation Calmette ;
- fourniture de matériel de lutte contre les endémies et équipement de laboratoires à l'institut Pasteur ;
- fourniture du central téléphonique de Phnom Penh.

#### Laos :

- travaux routiers et fourniture de matériels de travaux publics destinés à l'amélioration de l'axe routier Nord-Sud ;
- construction de l'aérogare de Vientiane et fourniture des équipements correspondants ;
- protection minière ;
- installation, à l'hôpital de Vientiane, d'un bloc chirurgical et d'un bloc radiologique complets ;
- construction du lycée de Vientiane ;
- construction du centre provincial d'éducation de Louang Prabang ;
- étude de l'aménagement hydraulique de la plaine de Vientiane.

#### Viet-Nam :

- contribution française aux dépenses entraînées par l'évacuation des réfugiés du Nord Viet-Nam ;
- rachat des rizières françaises dans le cadre de la réforme agraire du Viet-Nam ;
- fourniture de divers matériels agricoles ;
- fourniture de 6 locomotives Diesel-électrique ;
- participation à l'équipement de la mine de charbon de Nong Son ;
- équipement de la cimenterie de Long Tho ;
- équipement des ateliers et des laboratoires de l'école d'ingénieurs de Saigon.

Les opérations nouvelles envisagées pour 1962 s'analysent de la façon suivante :

#### Aménagement du bassin inférieur du Mékong :

Le crédit de 500.000 NF inscrit dans le projet de loi de finances pour 1962 doit permettre la mise en œuvre de la deuxième campagne de prospection minière au Cambodge, dans le cadre des études d'aménagement du bassin inférieur du Mékong.

#### Poursuite du programme d'assistance aux Etats du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam :

Le crédit de 2 millions de nouveaux francs inscrit dans le projet de loi de finances pour 1962 doit permettre la poursuite du programme élargi d'assistance technique aux Etats du Cambodge, du Laos, du Viet-Nam tel qu'il a été exposé ci-dessus.

La plus grande partie de ce crédit, soit environ 1.300.000 NF doit être affectée à la réalisation des opérations suivantes intéressant le Viet-Nam :

- école supérieure d'agriculture (équipement en matériel de laboratoire, missions d'enseignement de courte durée) ;
- centre technique national de Phatou groupant 4 écoles d'ingénieurs (électricité, arts et métiers, travaux publics, navigation) ;
- aménagement d'un centre de formation des techniciens de l'électricité avec la participation de l'U. N. F. ;
- études de projets pour les bureaux d'ingénieurs-conseils ;
- études agro-pédologique d'un secteur agricole pilote ;
- participation à la modernisation de l'hôpital Grall.

Au Cambodge et au Laos les opérations prévues sont les suivantes :

#### Cambodge :

- poursuite de notre action dans le domaine du développement agricole (culture du coton, sucre de palme, création de secteurs de modernisation rurale) ;
- contribution au fonctionnement de l'hôpital Calmette ;
- participation à l'équipement de l'école d'ingénieurs de travaux publics.

**Laos :**

Le programme d'assistance technique au Laos a été ralenti en raison des circonstances politiques. Leur évolution conditionne la reprise éventuelle des opérations qui sera facilitée par la disponibilité de crédits accordés antérieurement et non encore utilisés.

**2. — AIDE EXTÉRIEURE AU PROFIT DU MAROC ET DE LA TUNISIE****a) Maroc :**

Le premier programme élargi franco-marocain a été adopté en 1960. La contribution française à sa mise en œuvre s'élève pour les années 1960 et 1961 à 15 millions de nouveaux francs. Parmi les actions inscrites à ce programme, on peut citer :

- la création d'un centre national d'études pour l'artisanat textile ;
- l'étude du projet d'alimentation en eau des mines de phosphates de Khourigba ;
- l'étude d'aménagements de périmètres irrigués ;
- la participation aux travaux de recherche et d'expérimentation cotonnière entrepris sur la station du Tadla ;
- la fourniture de matériels scientifiques pour l'équipement de la faculté des sciences de Rabat ;
- la création d'un centre de formation professionnelle et de spécialisation à Fès.

Pour 1962, c'est une nouvelle autorisation de programme de 3 millions de nouveaux francs qui figure dans le projet de budget. Elle représente la première tranche d'un nouveau programme qui fait actuellement l'objet de négociations entre les autorités marocaines et notre ambassade à Rabat.

**b) Tunisie :**

Un premier programme élargi franco-tunisien a été mis en œuvre en 1959 et 1960. La contribution française à son financement a représenté 9.450.000 nouveaux francs. Un nouveau programme, d'un montant de 5 millions de nouveaux francs, a été adopté pour l'année 1961. Parmi les actions inscrites à ces programmes, on peut citer :

- des études d'ouvrages d'art et de routes, la modernisation des réseaux routiers ;
- des études de mise en valeur agricole (études des sols, hydraulique agricole) destinées à préparer l'exploitation de petits périmètres irrigués ;
- création d'une station de recherche forestière et son exploitation (amélioration des espèces autochtones, reboisement, sélection) ;
- des études de modernisation des principaux centres d'agglomération du réseau ferroviaire ;
- des études portant sur la création d'entreprises industrielles (conditions d'implantation, coût d'investissement, prix de revient) ;
- la fourniture de matériel d'équipement pour le laboratoire de physique nucléaire et l'institut du cancer.

Ce programme avait été élaboré d'un commun accord, au début de l'année, entre les deux gouvernements et les Tunisiens avaient largement amorcé sa réalisation ; ils avaient conclu à cet effet des contrats avec des bureaux d'études français.

Néanmoins, au moment des événements de Bizerte, les crédits français prévus pour le programme élargi n'avaient pas encore été transférés au Trésor tunisien au titre de notre participation au financement des actions.

Les autorités tunisiennes ont suspendu l'application de certaines des conventions passées avec les bureaux d'études français mais la plupart des conventions anciennes ont cependant continué d'être appliquées.

Si les relations avec la Tunisie se normalisent, les autorités tunisiennes ne manqueront pas de solliciter le versement de la part française pour le programme élargi de 1961 et l'élaboration d'un nouveau programme élargi pour 1962 correspondant au montant de l'autorisation de programme de 5 millions de nouveaux francs inscrite dans le projet de loi de finances pour 1962.

**Construction d'un lycée pour le compte du gouvernement tunisien :**

Cette mesure d'ordre budgétaire correspond aux engagements souscrits dans l'accord domanial du 24 janvier 1959 qui prévoit notamment qu'en contrepartie de la cession définitive à notre mission universitaire du lycée Carnot de Tunis, la France prendra en charge, à concurrence d'une somme de 6 millions de nou-

veaux francs, les dépenses de construction d'un lycée tunisien, cette contribution étant payable en deux tranches de 3 millions de nouveaux francs chacune.

La demande de crédits de 3 millions de nouveaux francs doit permettre de remplir cette obligation. Un nouveau crédit de 3 millions de nouveaux francs sera demandé lorsque les négociations avec le gouvernement tunisien en feront apparaître la nécessité.

**Faculté des sciences et institut national technique de l'université de Tunis :**

Le Gouvernement français s'est engagé à accorder une aide financière au gouvernement tunisien pour la construction et l'équipement d'une faculté des sciences et de l'institut national technique de l'université de Tunis.

Une première autorisation de programme de 250.000 nouveaux francs assortie des crédits de paiement correspondants a été ouverte en mai 1961 pour assurer le financement des études préliminaires. En accord avec le gouvernement tunisien, il a été décidé qu'au fur et à mesure de l'exécution des travaux qui ne commenceront qu'en 1962 et dureront au moins jusqu'en 1964, d'autres crédits seront mis à la disposition de la Tunisie suivant un plan de financement qui fera l'objet d'un accord entre les deux gouvernements. L'autorisation de programme et le crédit de paiement de 4 millions de nouveaux francs qui figurent dans le projet de loi de finances pour 1962 répondent à cet objectif.

**Conclusion.**

Au terme de cet exposé sur les activités françaises en matière de relations culturelles et de coopération technique à l'étranger, l'on serait tenté de tenir la balance égale entre les motifs de satisfaction et les signes d'inquiétude.

Sans doute, l'année 1962 sera-t-elle marquée par l'exécution simultanée de deux programmes : l'un, dont l'application se poursuit, pour le développement de nos relations culturelles, l'autre, qui inscrite pour l'avenir l'augmentation de l'effort français en matière de coopération technique internationale.

Mais on a pu regretter, tout au cours de ce rapport, que, sur de nombreux points et dans bien des pays, la France ne figure pas au rang que l'on souhaiterait être le sien.

On s'est trop souvent complu à penser que la langue, la culture françaises, disposaient d'elles-mêmes d'un tel rayonnement qu'il n'était point davantage besoin de se préoccuper de leur universalité.

Dans un monde en constante évolution, où s'affrontent des influences qui ne font que peu de part à la sagesse et à l'humanisme, c'est faire preuve d'aveuglement -- ou pire, de désignation -- que d'espérer maintenir à l'étranger une présence culturelle que ne soutiendraient pas des moyens matériels puissants.

Malgré la place importante qu'ils occupent dans le budget des affaires étrangères, les crédits des relations culturelles et techniques sont d'un faible montant en comparaison de ceux mis à la disposition de notre action dans les pays d'Afrique d'expression française et à Madagascar.

Sans doute avons-nous, à l'égard de ces Etats nouvellement indépendants, des responsabilités particulières, mais tous les voyageurs revenant, aussi bien d'Amérique latine que du Moyen-Orient ou des pays au-delà du « rideau de fer », sont unanimes à souligner le danger de recul qui menace nos positions actuelles. Ils conviennent en même temps des énormes possibilités qui s'ouvriraient à nous si nous pouvions fournir les hommes, les livres, les films, les publications techniques, les professeurs et les experts qui nous sont réclamés.

Il ne dépend pas des seuls crédits du ministère des affaires étrangères qu'une réponse moins réticente puisse être faite à ces demandes de plus en plus nombreuses. Il faut encore que les administrations fournissent à l'action culturelle et technique ses principaux agents. Il convient que l'éducation nationale, qui détache des milliers de professeurs, mais aussi les travaux publics, l'agriculture, les statistiques et les services économiques, soient dotés des réserves de personnels sans lesquelles cette action restera défailante.

A cet égard, la direction générale des affaires culturelles et techniques doit se présenter comme un état-major élaborant des directives et doit être dotée de moyens d'intervention puissants. Mais aussi doit-elle pouvoir puiser dans tous les secteurs de l'activité nationale, les éléments techniques et humains de cette intervention.

Dans l'esprit des observations qui précèdent votre commission des finances vous propose d'adopter les crédits demandés par le Gouvernement pour 1962 au titre des relations culturelles et de la coopération technique.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1488

AVIS présenté au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436).

Première partie. — **Affaires étrangères**, par M. René Ribière.  
Deuxième partie. — **Relations culturelles**, par M. Caillemer (1).

## PREMIERE PARTIE

## AFFAIRES ETRANGERES

Par M. RENÉ RIBIÈRE, député.

Mesdames, messieurs, Les crédits budgétaires mis à la disposition du ministère des affaires étrangères pour 1962, se présentent en augmentation sensible par rapport à 1961, tant au titre des dépenses ordinaires que des dépenses en capital.

De 586 millions de nouveaux francs en 1961, ces crédits passent à 854 millions de nouveaux francs en 1962; le pourcentage du budget des affaires étrangères au regard de l'ensemble des budgets civils se chiffrent ainsi à 1,91 p. 100 en 1962, contre 1,53 p. 100 en 1961.

Les mesures nouvelles concernant les dépenses en capital (crédits de paiement), représentent un total de 30 millions 900.000 NF contre 12 millions 500.000 nouveaux francs en 1961; il s'agit ici essentiellement d'équiper les postes diplomatiques et consulaires nouvellement créés dans les Etats africains récemment promus à l'indépendance, et de poursuivre un programme d'achat d'immeubles destinés tant à nos chancelleries qu'au logement de nos agents à l'étranger. Nous y reviendrons plus en détail.

Les mesures nouvelles affectées aux dépenses ordinaires se présentent en augmentation beaucoup plus forte, s'élevant en 1962 à 121 millions 600.000 nouveaux francs contre 37 millions 500.000 nouveaux francs en 1961.

Cette majoration considérable ne traduit malheureusement pas un élan immodéré du ministre des finances pour résoudre les problèmes qui se posent à la diplomatie française dans le monde et mettre rapidement les moyens de celle-ci au niveau de ceux des trois autres « grands », mais s'explique pour la plus large part — (86.315.00 NF) — par le transfert au budget des affaires étrangères des crédits afférents aux relations avec les Etats africains et malgache (35.700.000 NF), et des crédits en provenance du budget des charges communes relatifs à la coopération technique et à la participation de la France aux dépenses internationales.

En réalité, les crédits nouveaux mis à la disposition du département en 1962 s'élèvent beaucoup plus modestement à 35 millions 200.000 nouveaux francs, chiffre sensiblement équivalent à celui des mesures nouvelles 1961 affectées au même objet.

Sur ces 35 millions, 15.400.000 nouveaux francs étant affectés aux relations culturelles et à la coopération technique avec l'étranger, et déduction faite des ajustements de crédits intéressant les participations internationales obligatoires, les dotations supplémentaires qui seront affectées en 1962 à la couverture des dépenses de fonctionnement (personnel et matériel) de l'administration centrale et des services à l'étranger s'élèveront à 16 millions 700.000 nouveaux francs, en augmentation de 10 p. 100 sur 1961.

En 1961, l'augmentation correspondante avait été de 11 millions 900.000 nouveaux francs, en progression de 9 p. 100 sur 1960.

La progression prévue pour 1962 sera donc sensiblement analogue à celle de l'an dernier et permettra de satisfaire un certain nombre de besoins essentiels du ministère des affaires

étrangères, sans toutefois permettre de résoudre tous les problèmes qui se posent au département et sur lesquels votre commission avait attiré l'an dernier l'attention du ministre des affaires étrangères et du ministre des finances.

Beaucoup de progrès restent à faire tant dans le domaine de l'information et de la propagande à l'étranger, que dans celui du recrutement du personnel et des moyens mis à sa disposition à l'étranger pour ne citer que ceux-là. Nous y reviendrons dans l'examen plus détaillé des chapitres que je me propose de soumettre à votre appréciation.

L'augmentation précitée de 16.700.000 nouveaux francs, se subdivise d'ailleurs encore entre les mesures rendues nécessaires par la hausse du coût de la vie à l'étranger (rémunérations, dépenses de matériel, de fonctionnement et de loyer des postes), pour un montant de 5.600.000 nouveaux francs, et les dépenses de fonctionnement de l'administration centrale et des services à l'étranger qui ne représentent en définitive que 11.100.000 nouveaux francs.

Nous sommes bien loin du chiffre de 121.600.000 nouveaux francs soumis à votre vote au titre des mesures nouvelles pour 1962, et ce n'est pas encore cette année que le département pourra amorcer les grandes mesures de réforme qui s'imposent pour transformer le Quai d'Orsay de vieille dame respectable traditionaliste en jeune homme dynamique, mis en possession de tous ses moyens moraux et physiques par une préparation adaptée.

Il ne suffit pas d'avoir une politique, et en matière de politique étrangère, nous en avons une depuis trois ans, même si elle n'est pas du goût de tous, encore faut-il avoir les hommes et l'organisation matérielle pour l'appliquer. Sans aller chercher nos exemples derrière le rideau de fer, il nous suffit de comparer les crédits affectés à leurs relations extérieures par certains de nos partenaires européens pour prendre conscience de notre retard en la matière.

J'avais, dans mon avis de 1961, indiqué à l'Assemblée que la République fédérale d'Allemagne consacrait des sommes dix fois et même plus importantes que les nôtres à son effort d'information à l'étranger. Ce rapport demeure valable en 1962.

J'évoquerai maintenant devant vous un certain nombre de points sur lesquels votre commission des affaires étrangères m'a prié d'attirer votre attention et celle des ministres compétents.

## I. — Relations avec les pays africains et malgache.

Jusqu'en mai 1961, les relations avec les Etats africains et malgache d'expression française qui venaient d'accéder à l'indépendance relevaient de la compétence du Premier ministre qui en avait délégué l'exercice au secrétaire d'Etat aux relations avec les Etats de la Communauté; seules les relations avec le Togo et le Cameroun, anciens mandats, avaient été confiées à un bureau directement rattaché aux services du Premier ministre.

La réforme des structures gouvernementales intervenues le 18 mai 1961 a modifié cette situation en transférant au Quai d'Orsay ces attributions du Premier ministre, réserve faite de celles qui ont été attribuées au ministre de la coopération par le décret du 10 juin 1961.

Le transfert du ministère des affaires étrangères de la responsabilité politique des rapports de la France avec les pays africains francophones découle naturellement de l'indépendance reconnue à ces Etats. Votre commission approuve la création d'un secrétariat d'Etat aux affaires étrangères plus spécialement chargé des relations avec l'Afrique et Madagascar, innovation qui traduit bien l'importance que le Gouvernement attache au maintien des liens particuliers d'amitié et de solidarité avec les nations de l'ancienne Union française, ainsi que son désir de les traiter sur un plan de parfaite égalité. D'autre part, les

(1) Le rapport de M. Caillemer sera publié ultérieurement.

hommes d'Etat africains déployant de grands efforts pour établir entre les Etats nouvellement indépendants une coopération aussi large que possible, il était indispensable de ne pas considérer isolément telle ou telle partie de l'Afrique, mais de prendre conscience du problème dans son ensemble, sans tenir compte des influences linguistiques ou autres auxquelles les pays africains avaient pu être soumis dans le passé.

La division des attributions entre le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères et le ministre de la coopération nous paraît plus contestable. Il est notoire que de nos jours, il est bien difficile, pour ne pas dire impossible, de séparer la politique de l'économie et du technique. Quels que puissent être les rapports personnels entre les deux ministres, et par bonheur ils sont bons, il n'en reste pas moins vrai que le principe est mauvais. Votre commission des affaires étrangères engage donc vivement le Gouvernement à ne pas s'arrêter en chemin dans sa réforme du 18 mai 1961, et à placer les services de l'actuel ministère de la coopération, et le fonds d'aide et de coopération, sous l'autorité du ministre des affaires étrangères, quitte dans un premier temps à laisser subsister au sein du département une organisation semi-autonome, comme ce fut le cas pour la direction générale des affaires marocaines et tunisiennes jusqu'à cette année.

Une semblable décision présenterait à notre sens, des avantages certains tant pour l'influence désintéressée de la France en Afrique que pour les gouvernements africains eux-mêmes qui n'auraient plus à s'adresser à des administrations bicéphales pour régler leurs problèmes avec l'ancienne métropole.

## II. — Affaires marocaines et tunisiennes.

Pour la première fois, depuis l'accession à l'indépendance des deux anciens protectorats, les crédits afférents à notre représentation et à notre action au Maroc et en Tunisie ne font plus l'objet d'une présentation distincte dans le budget.

Des économies importantes se chiffrant à 1.712.900 nouveaux francs ont pu être réalisées en fonction de la politique entreprise pour conférer à nos postes d'Afrique du Nord une structure analogue à celle des autres postes diplomatiques et consulaires — 35 emplois en Tunisie et 37 au Maroc seront à ce titre supprimés en 1962. Certains crédits de fonctionnement s'étant révélés supérieurs aux besoins réels ont pu être réduits, et enfin la diminution sensible de la colonie française en Tunisie a entraîné une diminution des dépenses d'assistance.

La commission des affaires étrangères, tout en continuant à se préoccuper de la situation de nos ressortissants en Tunisie et au Maroc, au sujet de laquelle elle se propose d'intervenir par la voix de son rapporteur spécial lors de la discussion devant notre Assemblée du projet de loi d'aide aux rapatriés, se félicite de la normalisation de la présentation budgétaire et des économies réalisées qui ont permis de reporter l'effort sur d'autres chapitres.

## III. — Action des services d'information et de presse.

Grâce à l'augmentation des crédits accordés en 1961 (770.000 nouveaux francs) la direction considérée a pu réaliser une partie de ses objectifs. De nouveaux postes diplomatiques ont reçu l'équipement leur permettant de capter le bulletin de l'A. F. P. : Moscou, Bangkok, New Delhi, Rio de Janeiro. Le matériel d'information mis à la disposition de nos chefs de poste a sensiblement augmenté. Le volume des documents adressés par nos postes aux organismes de presse et aux milieux influents de l'étranger a pu ainsi être sensiblement accru. En particulier le service de presse et d'information de notre ambassade aux U. S. A. qui sert de relais pour la diffusion de documents aux pays anglo et hispanophones a pu développer son activité et s'adjoindre une section portugaise axée sur le Brésil.

La disproportion entre nos moyens et ceux mis en œuvre par d'autres gouvernements alliés ou adversaires n'en demeure pas moins une réalité : les crédits supplémentaires (482.000 nouveaux francs) alloués pour 1962 sont encore très insuffisants et ne représentent qu'un effort minoré par rapport à 1961 (770.000 nouveaux francs).

En dépit de la modicité de ces nouveaux moyens, la direction des services de presse et d'information compte poursuivre en particulier vers l'Amérique latine, l'Afrique et l'Extrême-Orient l'équipement de nos postes en « tickers » A. F. P., et développer son action de propagande écrite vers les pays d'Extrême-Orient,

de l'Asie du Sud-Est et surtout d'Amérique latine où les dévaluations et la hausse du coût de la vie imposent un rajustement des crédits.

Pour l'Afrique le crédit de 300.000 nouveaux francs transféré du budget des services du Premier ministre viendra compléter partiellement les crédits dont dispose le Quai.

Un crédit supplémentaire de 38.000 nouveaux francs permettra d'autre part le recrutement de nouveaux auxiliaires de presse à l'étranger.

En ce qui concerne les invitations et réceptions de journalistes étrangers, la réduction en 1962 des crédits de 1961 qui avaient été augmentés de 175 p. 100 par rapport à 1960 devrait permettre d'améliorer les résultats honorables déjà obtenus.

En admettant que l'exposé qui précède soit relativement satisfaisant, il est un point capital sur lequel la commission des affaires étrangères croit de son devoir d'attirer l'attention du Gouvernement et celle de l'Assemblée, je veux parler de la propagande parlée et visuelle de la France à l'étranger.

Il a été décidé en vertu de l'ordonnance du 4 février 1959 que les crédits relatifs au remboursement des services rendus par la R. T. F. aux diverses administrations françaises seraient transférés au budget propre de ces administrations.

En conséquence, un crédit de 32.210.000 nouveaux francs a été transféré pour 1962 du budget des charges communes au budget des affaires étrangères.

Il s'agit essentiellement (23.803.000 nouveaux francs) d'émissions radio sur ondes courtes destinées à l'étranger et d'enregistrements destinés aux échanges internationaux de radio et de télévision.

Votre commission a estimé à l'unanimité que cet effort était très insuffisant en qualité et en quantité.

Les émissions ondes courtes ont une efficacité des plus contestables, en raison de leur puissance insuffisante et de la faiblesse de leur niveau de réception, en comparaison des principales stations concurrentes, B. B. C., Voix de l'Amérique, Moscou, Pékin, le Caire; seules des émissions sur ondes moyennes à forte puissance pourraient permettre de contrebalancer efficacement les propagandes hostiles.

Quant aux enregistrements de télévision destinés aux échanges internationaux, ce n'est pas avec un crédit ridicule de 383.000 nouveaux francs (38.300.000 anciens francs) que la France pourra se servir utilement des possibilités immenses d'information ouvertes par ce moyen de diffusion dont l'importance ne cesse de croître à travers le monde.

La commission des affaires étrangères a, sur ma proposition, décidé de demander au secrétaire d'Etat à l'information de venir très prochainement devant elle pour lui faire part de ses intentions en la matière; elle compte sur MM. les ministres des affaires étrangères et des finances pour que des crédits appropriés soient dégagés en 1963 afin de donner à la France la place à laquelle elle peut légitimement aspirer sur les ondes internationales.

## IV. — Questions de personnel et de recrutement.

### A. — POLITIQUE GÉNÉRALE DU PERSONNEL

L'intégration de 73 administrateurs de la F. O. M. dans le cadre des conseillers et secrétaires s'est effectuée en surnombre et a contribué à accroître les difficultés rencontrées par le département en matière de recrutement et d'avancement. Les conditions très avantageuses de reconstitution de carrière et les promotions rétroactives qui leur ont été accordées au titre des trois dernières années ont accentué le préjudice subi par les agents recrutés par la voie des concours. Les observations que j'avais présentées l'année dernière dans l'avis n° 931 demeurent valables. Le corps restreint réservé aux anciens élèves de l'E. N. A. devant permettre aux membres de ce corps d'avoir un déroulement de carrière comparable à celui des autres grands corps de l'Etat, n'a pas reçu d'accueil favorable au ministère de la fonction publique, si tant est que le ministère des affaires étrangères en ait été un chaud partisan, ce dont je ne suis pas persuadé. Le nombre de postes attribués à la sortie de l'E. N. A. au quai d'Orsay est pratiquement aussi faible en 1961, qu'en 1960, six contre cinq, alors que nous avons demandé dix places.

Quant aux neuf emplois en surnombre prévus au budget de 1961, et destinés à être pourvus par le concours d'Orient, cinq seulement ont pu être attribués et mes pronostics pessimistes se sont bien révélés exacts; devant les sombres perspectives d'avancement qui leur sont offertes, les candidats au concours d'Orient se font de plus en plus rares, et je veux espérer que la direction

du personnel ne se fait pas d'illusions en pensant pouvoir réunir un nombre suffisant d'impétrants au concours prévu à la fin de 1961 aux fins de recruter les quatre secrétaires d'Orient pour lesquels les crédits sont inscrits au budget de 1961.

J'avais, l'an dernier, préconisé comme remède immédiat une modification du statut des agents des affaires étrangères pour permettre à un certain pourcentage d'éléments particulièrement brillants de pouvoir franchir les échelons sans se voir opposer les barrages d'ancienneté minimum. La situation est encore en l'état.

Le ministère des affaires étrangères a saisi la fonction publique et le ministère des finances d'un nouveau projet de statut qui permettrait de faire bénéficier 20 p. 100 des agents diplomatiques et consulaires d'une accélération de carrière (de l'indice 500 à l'indice 675) analogue à celle prévue par le rapport Grégoire, qui n'est pas applicable automatiquement au ministère des affaires étrangères. Cette mesure améliorerait les perspectives de carrière des élèves de l'E. N. A. et du cadre d'Orient et votre commission s'en déclare résolument partisane.

Il importe aussi que le projet interministériel prévoyant des possibilités de déengagement des cadres par congé spécial et applicable à tous les corps de catégorie A voit rapidement le jour en vue de permettre au département d'éliminer dans des conditions honorables un certain nombre d'éléments peu adaptables aux structures nouvelles de la carrière diplomatique.

Il serait par ailleurs souhaitable que soient satisfaites les demandes formulées par le département et tendant à la création à l'administration centrale du nombre d'emplois fonctionnels auquel lui donne droit le volume de ses effectifs d'administrateurs civils, en vue de l'amélioration des conditions de rémunération des agents rappelés à Paris et afin de permettre de fixer dans les directions administratives, des cadres semi-permanents, effectuant cinq ou dix ans de carrière à l'administration centrale.

Pour 1962, la direction de la fonction publique a donné son accord pour le recrutement en surnombre de quinze secrétaires des affaires étrangères, dont huit par l'E. N. A.; ce chiffre nous paraît toujours insuffisant, mais nous espérons bien qu'il constitue seulement un plancher.

Enfin, même si le nouveau projet de statut qui prévoit en outre la mise en place rapide du cadre de secrétaires de chancellerie, venait à voir le jour au début de l'année prochaine, ce texte devrait comporter des dispositions transitoires très larges pour remédier aux nombreuses injustices et disparités de carrière de ces dernières années.

Il conviendrait notamment de reclasser au grade de conseiller un certain nombre de secrétaires justifiant de durées de services publics analogues à ceux des agents de la F. O. M. promu au titre de dispositions rétroactives; et d'intégrer dans le corps de secrétaires quelques agents de catégorie A et dans le corps de secrétaires adjoints, un certain nombre d'agents de catégorie B pour tenir compte de l'absence à peu près complète de tours extérieurs dans les dernières années en raison de l'inexistence des recrutements à la base.

A ces conditions, il serait possible de rétablir le principe de la promotion professionnelle qui était l'une des préoccupations essentielles du statut général de la fonction publique.

#### B. — FRAIS DE REPRÉSENTATION DES AGENTS NON CHEFS DE POSTE

Votre commission insiste à nouveau comme elle l'avait fait en 1961, pour que le décret du 4 septembre 1949 soit modifié afin de permettre à certains agents non chefs de poste et aux consuls généraux en particulier de prétendre à des indemnités pour frais de représentation.

Mise à part la question des consuls généraux dont, pour certains, les fonctions diplomatiques sont plus importantes — soit dit en passant — que celles de tel ou tel chef de poste, nous suggérons à nouveau au ministre des affaires étrangères et pour faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, de mettre à la disposition des ambassadeurs une certaine somme que leurs collaborateurs ne pourraient utiliser que suivant leurs directives et en présentant des pièces justificatives à l'appui.

#### C. — STATUT DU PERSONNEL AUXILIAIRE

Le 22 octobre 1960, le ministère des affaires étrangères a soumis au ministère des finances le projet de décret portant statut des agents contractuels des postes diplomatiques et consulaires, les crédits nécessaires à la réforme ayant été régulièrement inscrits, dans le projet de loi de finances pour 1961, voté par le Parlement.

Quelles ne furent pas la stupeur et l'émotion de la commission des affaires étrangères lorsqu'elle s'aperçut lors de la discussion du collectif budgétaire de 1961, que non seulement le décret n'avait toujours pas été contresigné par les finances, mais que de surcroît un abattement de 113.759 nouveaux francs avait été pratiqué sur le chapitre 31-13, sous prétexte que le statut des auxiliaires n'avait pas été promulgué à cette date.

Sur l'insistance de votre commission et de son rapporteur pour avis, le secrétaire d'Etat aux finances voulut bien prendre l'engagement que le décret serait signé dans les deux mois. Nous étions en juillet.

Après d'assez nombreux rappels, tant du ministère des affaires étrangères que de nous-mêmes, M. le secrétaire d'Etat aux finances vient de nous faire connaître par lettre du 25 octobre 1961 qu'il avait transmis le même jour le projet de texte revêtu de sa signature et de celle de M. Baumgartner.

Le ministère des affaires étrangères m'ayant informé que le projet de décret lui donnait satisfaction et en particulier qu'il était rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1961, la commission des affaires étrangères renonce — dans l'intérêt des auxiliaires et pour que le statut soit promulgué dans les jours qui viennent — au projet qu'elle avait formé de rejeter le titre III du budget des affaires étrangères, pour protester contre l'obstruction de certains services à la volonté clairement exprimée du Parlement.

#### D. — SÉCURITÉ SOCIALE DE SECOURS MUTUELS

Lors de la discussion du budget de 1961, nous nous étions félicités de l'augmentation substantielle de la subvention à la mutuelle des affaires étrangères, qui se substitue à la sécurité sociale française pour rembourser dans la mesure de ses moyens les dépenses de soins médicaux engagés par les agents diplomatiques et consulaires et leurs préposés à l'étranger.

La société de secours mutuels compte maintenant 4.000 adhérents qui recevront en 1961 environ 800.000 nouveaux francs de prestations.

D'après les renseignements recueillis par votre commission cette organisation mutualiste fonctionne de façon satisfaisante, mais ne saurait en raison de ses ressources limitées se substituer intégralement à la sécurité sociale. Nous insistons donc à nouveau, et nous le ferons sans nous lasser jusqu'au moment où nous obtiendrons satisfaction pour qu'une modification législative soit apportée aux textes régissant la sécurité sociale française afin d'étendre la compétence de cet organisme à nos fonctionnaires diplomatiques à l'étranger.

#### E. — PERSONNEL DE SÉCURITÉ ET PERSONNEL DE SERVICE

Certains de nos collègues qui ont été en mission au-delà du rideau de fer ont été fort étonnés de constater que la garde et la surveillance des locaux étaient confiées à des gardiens ou concierges recrutés localement. Seules les ambassades de Moscou et de Varsovie sont pourvues d'un personnel de sécurité français.

Quant au personnel de service, valets, femmes de chambre, chauffeurs, il est intégralement autochtone, que ce soit à Moscou, à Varsovie ou ailleurs.

Nous insistons vivement auprès du ministre des affaires étrangères et du ministre des finances pour qu'il soit très rapidement mis fin à cet état de choses qui ne permet pas de sauvegarder le secret indispensable dans des pays de dictature policière.

Nul n'est besoin d'insister, chacun sait que tout le personnel de sécurité et de service des ambassades soviétiques et des démocraties populaires est trié sur le volet parmi les ressortissants les plus sûrs des pays considérés.

#### V. — Achat et location d'immeubles pour le logement des agents diplomatiques et consulaires.

Le ministère des affaires étrangères partageant sur ce point l'avis de votre commission des affaires étrangères, a entamé en 1961 une politique d'investissement à long terme tendant à acheter ou à construire des immeubles pour y loger nos agents en poste à l'étranger.

Les crédits en capital sont encore cette année nettement insuffisants pour permettre des réalisations hors d'Afrique, aussi des crédits importants à fonds perdus — si je puis dire — sont-ils affectés en 1962 aux dépenses de loyers des appartements mis à la disposition des diplomates.

Sans méconnaître les difficultés auxquelles se heurte le ministre des affaires étrangères, nous souhaitons une accélération du programme d'achat d'immeubles qui seront amortis très rapidement en raison de la hausse constante des terrains et des constructions dans les grandes agglomérations urbaines.

#### VI. — Instruction et éducation des jeunes Français à l'étranger.

La commission a quelques raisons d'être satisfaite. Son appel de l'année dernière a été entendu, faiblement, mais entendu tout de même.

La commission interministérielle — éducation nationale, affaires étrangères — a abouti à quelques résultats concrets.

Un crédit de 1 million de nouveaux francs s'ajoutera aux 2.400.000 NF prévus au budget de 1961. Il permettra d'élargir les conditions d'octroi des bourses accordées jusqu'à présent aux seules familles disposant de très faibles revenus, d'attribuer un quatrième terme de bourse aux enfants étudiants relevant du comité de protection des enfants des Français à l'étranger, et le remboursement des frais de voyage pour les étudiants boursiers habitant à plus de 1.500 kilomètres des frontières françaises.

L'enseignement par correspondance sera également développé par la rémunération de jeunes moniteurs chargés de surveiller les travaux scolaires des jeunes élèves à l'étranger.

Enfin, un crédit de 300.000 NF a été mis à la disposition du ministère de l'éducation nationale pour aider à la création de petites écoles primaires au moyen de l'octroi de subventions ou sous forme de prise en charge des traitements des enseignants. A ce titre, en 1961, une école d'ambassade a été ouverte à Budapest et celle de Belgrade a été sensiblement renforcée.

#### VII. — Achat de voitures de service.

La commission des affaires étrangères avait déjà l'an dernier, attiré l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur les inconvénients graves résultant pour les chefs de poste diplomatique de l'application du décret du 9 octobre 1947 qui ne leur permet pas de bénéficier d'une voiture de service de catégorie tourisme. Non seulement nous faisons piètre figure vis-à-vis des ambassades étrangères, mais encore pour des raisons d'économie ou de commodités pour les réparations et les pièces de rechange, certains de nos représentants à l'étranger utilisent-ils des voitures de marque étrangère.

Si l'on songe que les directeurs et les chefs de service des administrations centrales, les préfets, les sous-préfets et les chefs des administrations départementales disposent de voitures de service — catégorie tourisme — nous ne voyons pas très bien pourquoi l'administration des finances s'obstinerait dans son refus de doter les ambassades et les consulats de voitures de tourisme appartenant à l'Etat.

La commission m'a chargé d'indiquer à l'Assemblée que si elle avait renoncé pour cette année à proposer à ses suffrages une réduction indicative de crédits, elle ne manquerait pas de recourir à cette procédure si elle n'obtenait pas satisfaction avant la discussion du budget de 1963.

#### VIII. — Participation aux dépenses internationales, contributions obligatoires.

Les crédits ouverts au chapitre 42-31 se présentent en très forte augmentation sur l'an dernier en raison du transfert au budget des affaires étrangères de crédits précédemment inscrits au budget des charges communes et afférents à la participation de la France aux dépenses de fonctionnement de la communauté atomique, de la communauté économique et du fonds social européen.

Ce transfert a eu lieu sur l'intervention du premier président de la Cour des comptes, qui a formulé des critiques concernant l'imputation budgétaire des contributions internationales.

Votre commission des affaires étrangères approuve ce transfert d'autant plus qu'elle l'avait déjà réclamé lors de la loi de finances pour 1960.

Elle s'étonne que le regroupement opéré au titre du budget des affaires étrangères ne comprenne pas l'ensemble des dotations afférentes aux contributions internationales et que M. le ministre des finances ait cru devoir conserver à son budget pour 1962 les crédits concernant notre participation du fonds de développement dans les territoires d'outre-mer et à l'association internationale de développement.

#### IX. — Subventions à divers organismes. Fédération mondiale des villes jumelées.

La commission a approuvé le crédit global de 341.125 NF prévu au chapitre 42-33 du budget de 1962, en regrettant toutefois que son rapporteur, malgré ses efforts, n'ait pu lui apporter la justification de l'emploi par les divers organismes subventionnés des sommes mises à leur disposition par le ministère des affaires étrangères.

Elle demande en conséquence au ministre des affaires étrangères de prendre l'engagement d'exiger de ces diverses associations un rapport complet de leur activité en 1961 avant de leur verser les subventions prévues pour 1962.

La commission souhaiterait également que ces éléments d'information et d'appréciation lui soient communiqués.

Après avoir pris connaissance de l'amendement n° 26 à l'article 21, état C, Affaires étrangères, titre IV, présenté par M. Duthell et quelques-uns de ses collègues, la commission a décidé de repousser cet amendement par vingt et une voix contre deux, et trois abstentions. Elle a chargé son rapporteur pour avis de s'opposer en séance et en son nom au vote de cet amendement, qui a pour objet non déguisé de faire rétablir la subvention de la fédération mondiale des villes jumelées — ex-monde bilingue — subvention supprimée dans le budget de 1960 à la demande de la commission des affaires étrangères.

Pour sa part, votre commission des affaires étrangères s'en tient à sa position initiale et à la recommandation adoptée à l'unanimité le 26 septembre 1961 par le conseil de l'Europe priant instamment les Gouvernements des pays membres de s'abstenir de toute aide directe ou indirecte à la fédération mondiale des villes jumelées.

Sous réserve de ces observations, votre commission des affaires étrangères vous propose d'adopter le budget du ministre des affaires étrangères.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1503

AVIS présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi de finances pour 1962.

## AFFAIRES ETRANGERES

## Relations culturelles.

Par M. JEAN-ROBERT DEBRAY, député.

Mesdames, messieurs, l'an dernier, votre rapporteur pour avis du budget des relations culturelles du ministère des affaires étrangères s'était efforcé de préciser le domaine dans lequel l'action de la commission des affaires culturelles devait s'exercer.

Ensemble, nous avons notamment retenu avec « les objectifs généraux », les « priorités et les méthodes » de l'« expansion culturelle ».

Cette année il m'a semblé que, dans le chapitre des « priorités », il y avait lieu de consacrer notre étude au problème posé par l'organisation de l'Université européenne; et ceci, parce que dans l'histoire, brève mais complexe, de cette nouvelle institution nous nous trouvons à un tournant au plutôt au seuil d'une nouvelle étape.

Faire connaître à l'Assemblée nationale le chemin parcouru par cette idée nouvelle sera donc notre premier objectif.

Permettre à l'Assemblée, par l'avis de sa commission culturelle, d'interroger le Gouvernement sur la position de la France, au seuil de l'année 1962, sera le deuxième objectif de notre étude. Et il faut souligner que l'année 1962 verra, sans doute, se dessiner plus nettement l'avenir d'un organisme dont la signification, la portée et l'utilité demeurent l'objet, non seulement de conceptions différentes, mais aussi de controverses dont il serait vain de sous-estimer l'importance.

## I

L'histoire de l'Université européenne peut se diviser en trois phases :

- la phase préliminaire;
- la phase communautaire;
- la phase intergouvernementale.

1° La phase préliminaire s'étend de l'après-guerre à 1957. Il faut mentionner ici le congrès de la Haye en 1948 (1). Les travaux du conseil de l'Europe (2), les congrès universitaires, et notamment ceux de Sarrebruck, de Trieste, de Cambridge en 1955 (congrès où était seulement retenue l'idée d'une institution post-universitaire), le mémorandum allemand de l'assemblée commune de la C. E. C. A. et surtout la conférence de Messine (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> juin 1955), qui donna suite à la proposition allemande tendant à la création d'une université européenne.

Le rapport des chefs de délégations de ce congrès aux ministres des affaires étrangères contient le vœu suivant :

« Antour de l'école et du Centre de recherches pourraient se constituer les fondements d'une Université européenne où ensei-

(1) Le congrès de la Haye ne s'est qu'ineidemment occupé du problème de la création d'une université européenne. nisis il s'proposé « d'appuyer tous les efforts tendant à la Fédération des universités européennes et à la garantie de leur indépendance, par rapport aux Etats et aux pouvoirs politiques ».

(2) Cf. Bilan des travaux du Conseil de l'Europe 1948-1954, Conseil de l'Europe, Strasbourg, mai 1954, p. 54.

gneraient ensemble les savants venus des différents pays et qui, comme toute Université, devrait avoir son statut reconnu (1). »

2° La deuxième phase de l'Université européenne est essentiellement « communautaire »; elle se déroule entre le 25 mars 1957 et le 20 juin 1960. C'est une étape très importante.

Pourquoi « communautaire » ?

Parce que les circonstances ont voulu que ce soit une des communautés européennes, l'Euratom, qui présidera pendant trois années à de très solides travaux sur le sujet.

Le 25 mars 1957, c'est la date du traité de Rome, qui consacre les statuts du Marché commun et de l'Euratom. Dans ces derniers statuts, un certain article 9 se réfère expressément à une « institution de niveau universitaire ». L'expression est ambiguë et sans doute l'est-elle volontairement. L'Euratom a un budget substantiel de recherches et d'enseignement, et elle est dans l'obligation de former des chercheurs. Aussi, à l'origine, peut-on penser que l'interprétation stricte de l'article 9, qui figure sous le titre : « Dispositions favorisant le progrès dans le domaine de l'énergie nucléaire », ne devrait normalement aboutir qu'à une institution très spécialisée. Mais le sort a voulu qu'à partir de cet article 9 ait été solidement bâtie une conception majestueuse (et peut-être trop ambitieuse) de l'Université européenne.

En notre domaine, le « sort », c'est essentiellement la providentielle rencontre d'hommes exceptionnels, dont la ténacité et la foi ont vaincu tous les obstacles qui se présentaient à eux. Qu'il me soit permis de rendre ici un hommage particulier à celui qui apporta sans doute la contribution la plus originale (et la plus importante) à l'idée d'Université européenne, je veux dire ici cet homme de génie qu'était Gaston Berger, ancien directeur de l'enseignement supérieur, dont la mort prématurée, l'an dernier, a endeuillé à la fois la France et les Universités du monde entier.

Au sein de l'Euratom, dès le printemps 1958, se constitue, à la demande du conseil des ministres européens, un groupe de travail présidé par MM. de Groot et Medi, afin de donner vie au fameux article 9. Les représentants français au sein de ce groupe de travail sont MM. Seydoux, le recteur Sarrailh et Gaston Berger. Des conclusions sont présentées fin 1958 au conseil des ministres, mais elles demeurent sans suite (2).

(1) Pour cette phase préliminaire de l'Université européenne, le Bulletin du Centre européen de la Culture (bulletin n° 3, 6<sup>e</sup> année, juillet 1958, intitulé : « Une Université européenne », édité à Genève; directeur: Denis de Rougemont). On y verra eississ, d'une part, les projets qui visent à la création d'une Université européenne proprement dite (du type classique ou postuniversitaire) et, d'autre part, les projets qui envisagent d'autres solutions au problème de l'enseignement universitaire en Europe. Parmi les premiers, citons le projet Van Houtte; parmi les seconds, le projet Jean Monnet, celui du séminaire européen des ingénieurs, celui de la chambre de commerce de Paris, ainsi que l'Institut européen d'administration des entreprises et l'Institut des sciences sociales (U.N.E.S.C.O.).

(2) La commission De Groot et Medi avsit, nous l'avons dit, à interpréter les termes de l'article 9. Elle avsit le choix entre une conception restrictive (un institut nucléaire) ou une conception très élargie. Une université complète enseignant toutes les disciplines. C'est une solution moyenne qui a alors été retenue : « Université du 3<sup>e</sup> cycle avec quelques départements périphériques spécialisés » et situés dans les différents pays de l'Europe des Six.

Et c'est en automne 1959 (le 14 octobre), à Bruxelles, qu'est donné mandat au « comité intérimaire » (par le conseil de la Communauté économique européenne et par le conseil de la Communauté européenne de l'énergie atomique) « de résoudre les problèmes liés à la mise en place du premier établissement d'enseignement universitaire et pour prononcer une collaboration plus étroite entre universités et instituts scientifiques existant dans la Communauté ».

Le comité comprenait des personnalités désignées par les Etats membres, par des représentants des Communautés, et était présidé par le président de la commission d'Euratatom. Il pouvait faire appel à toutes personnalités qualifiées et constituer des groupes de travail spécialisés.

Rapidement, ces groupes furent constitués. En voici la composition :

— groupe A, chargé du problème de l'Université européenne, présidé par M. Gaetano Martino, ancien ministre des affaires étrangères d'Italie ;

— groupe A bis, chargé de l'étude des questions juridiques, présidé par M. Pescatore, ministre plénipotentiaire du Luxembourg ;

— groupe A ter, chargé des questions budgétaires et du financement, présidé par M. Wiliems, président de l'Institut interuniversitaire des sciences nucléaires ;

— groupe B, chargé des questions relatives aux instituts européens d'enseignement supérieur et de recherche, présidé par M. Gaston Berger, directeur de l'enseignement supérieur au ministère de l'éducation nationale à Paris ;

Groupe C chargé des problèmes de l'harmonisation des programmes, de l'équivalence des diplômes et des échanges universitaires, présidé par le docteur Sattler, Ministerialdirektor de la division culturelle du ministère des affaires étrangères à Bonn.

Ces groupes travaillèrent de novembre 1959 à avril 1960. Puis le comité intérimaire adopta la plupart des conclusions des groupes de travail et à l'unanimité déposa des propositions concrètes sous forme d'un important rapport daté du 27 avril 1960.

Ulérieurement, lesdites propositions, mises sous forme de projets de statut et de conventions, furent présentées, comme il était prévu, à la réunion du conseil des ministres de la Communauté économique et de la Communauté de l'énergie atomique. C'était le 20 juin 1960 à Bruxelles.

Mais à la suite des « objections » présentées par le représentant du Gouvernement français, aucune décision concernant la création d'une université européenne ne put être prise, c'est la fin de la « phase communautaire ».

A la suite de cet échec, une vive émotion fut ressentie à l'époque dans les milieux politiques et universitaires des différents pays intéressés.

Au Parlement français, cette émotion fut exprimée notamment dans deux questions écrites posées à M. le ministre des affaires étrangères, l'une au Sénat, l'autre à l'Assemblée nationale.

En voici le texte ainsi que la réponse donnée par M. le ministre des affaires étrangères.

a) Sénat :

M. Emile Vanrullen demande à M. le ministre des affaires étrangères d'indiquer les raisons pour lesquelles le représentant du Gouvernement français, à la réunion du conseil des ministres de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique, le 20 juin dernier à Bruxelles, a adopté une attitude si négative qu'aucune décision concernant la création d'une université européenne n'a pu être prise ; s'il est exact que lors de cette réunion la notion même d'université européenne fut contestée par le seul représentant du Gouvernement français. Quelles dispositions du rapport du comité intérimaire pour l'université européenne n'ont pas semblé acceptables au représentant du Gouvernement français. S'il est d'avis qu'une université européenne est nécessaire en l'état actuel de la construction européenne. S'il ne pense pas qu'une université européenne qui se placerait dans le cadre même des communautés européennes contribuerait efficacement au développement et au renforcement de celles-ci. Si le Gouvernement estime qu'une université conçue dans un autre cadre correspondrait mieux aux nécessités de l'enseignement et aux impératifs actuels de la solidarité européenne. (Question du 8 juillet 1960.)

Réponse (Journal officiel du 5 octobre 1960). — Le Gouvernement est très favorable au développement entre les pays membres des Communautés européennes d'une étroite coopération culturelle. Par là il entend non seulement la création éventuelle d'institutions d'enseignement supérieur et de recherche, mais aussi les échanges de tout ordre entre professeurs et étudiants grâce en particulier à l'établissement de larges équivalences entre les diplômes de leurs universités. La position française est donc très nettement positive. Les objections présentées lors de la discussion du rapport soumis au conseil des ministres du Marché commun et de l'Euratatom ont été de deux ordres et n'infirment en rien cette position. Quant au fond, l'accent était mis dans le rapport trop exclusivement sur l'idée d'une université européenne, et une importance suffisante n'était pas donnée à la coopération universitaire, pourtant essentielle si l'on veut que les idées européennes soient diffusées au-delà d'un cercle, inévitablement restreint, de spécialistes. Quant au premier établissement qu'il s'agit de créer, il paraît préférable au Gouvernement, puisque, de l'avis unanime, il ne s'agit de toute manière pas d'une université de plein exercice, de lui donner une appellation telle que « institut européen d'enseignement supérieur ». En ce qui concerne en second lieu le cadre dans lequel doit se développer cette coopération universitaire aux aspects multiples, le Gouvernement pense que les communautés existantes, de caractère économique, ne sont pas l'instrument le mieux approprié. Elle trouvera au contraire tout naturellement sa place dans les projets que le Gouvernement français soumet actuellement à ses partenaires européens.

b) Assemblée nationale :

M. Blin demande à M. le Premier ministre : 1° quelles instructions ont été données au ministre des affaires étrangères par le Gouvernement concernant la réunion du conseil des ministres de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique, le 20 juin 1960, à Bruxelles, relative à la création d'une université européenne ; 2° pour quelles raisons le représentant du Gouvernement a adopté une attitude négative. (Question du 18 juillet 1960.)

Réponse (Journal officiel du 1<sup>er</sup> octobre 1960). — 1° Il n'est pas dans la pratique normale de faire connaître publiquement le texte des instructions remis par le Gouvernement à ses représentants dans les conférences internationales ; 2° ce que l'honorable parlementaire qualifie d'attitude négative est l'application d'une politique qui a pour but de donner à la nécessaire coopération européenne un caractère à la fois concret et utile. Notre action s'est donc exercée et s'exerce en faveur de l'institution entre un certain nombre d'Etats européens d'une réelle coopération culturelle dans un cadre qui, sans condamner l'idée d'un centre européen d'enseignement supérieur, soit mieux adapté que le projet soumis aux gouvernements aux impératifs de réalisme et d'efficacité qui viennent d'être rappelés.

Par ailleurs, la position du Gouvernement français en juin 1960 est encore exposée dans le document suivant (Conseil de l'Europe, assemblée consultative, 18 juillet 1961) :

— du côté du conseil des ministres (celui du 20 juin 1960), le rapport a été réexaminé à plusieurs reprises. Il y est apparu que cinq gouvernements étaient prêts à accepter les propositions du comité, tandis que le sixième (1) formulait trois réserves se référant à :

a) La dénomination « Université européenne », proposée pour l'institution de niveau universitaire, prévue à l'article 9 du traité ;

b) Le mode de financement de cette institution qui ne devait pas, selon l'opinion de ce gouvernement, se faire par l'intermédiaire des communautés européennes ;

c) Le cadre institutionnel dans lequel cette institution serait créée, le gouvernement en question étant contraire à l'établissement de l'université dans le cadre des communautés.

Avant d'aborder la troisième phase de l'histoire de l'Université européenne — « la phase intergouvernementale », dans laquelle nous nous trouvons — il convient d'examiner les résultats des travaux de la phase communautaire. Un document les résume clairement, c'est le rapport du « Comité intérimaire » aux conseils des communautés (Florence, le 27 avril 1960).

(1) Il s'agit du Gouvernement français.

Dans ce texte, on peut dégager le sens donné par le comité intérimaire aux mots : « Université européenne ». En fait, il recouvre trois notions :

1° L'Université européenne proprement dite (avec pour siège Florence) ;

2° Les instituts européens d'enseignement supérieur et de recherche ;

3° Les échanges universitaires (professeurs et étudiants).

Dans le rapport du comité intérimaire, la mission, les matières enseignées et les structures de l'Université européenne proprement dite sont nettement définies.

Pour la mission, il est précisé :

« L'Université européenne doit, en vue de renforcer le potentiel culturel et scientifique de l'Europe, contribuer à l'enseignement ainsi qu'au progrès de la recherche à laquelle elle attachera une particulière importance. Elle accordera dans les sciences humaines et les sciences exactes la priorité aux domaines qui présentent un intérêt particulier en fonction de la construction européenne et dans lesquels une collaboration étroite, notamment entre les pays membres, aurait une importance scientifique certaine.

« Son rôle particulier sera ainsi, compte tenu de l'enseignement dispensé et de la recherche poursuivie dans les universités et instituts existants :

« a) De faciliter, de manière concrète, la solution des problèmes que posent cette construction et cette collaboration ;

« b) De contribuer à former les hommes qui seront appelés à y participer, dans les services publics de leur pays, dans les institutions européennes elles-mêmes et, d'une manière générale, dans la vie intellectuelle et économique de l'Europe ;

« c) D'étudier les problèmes qui requièrent sur le plan européen une concentration des efforts.

« La nécessité, pour de nombreuses raisons, de constituer cette Université dans le cadre des six pays membres de la Communauté, ne saurait faire obstacle à ce qu'elle soit ouverte à toute forme de coopération avec les autres pays.

« Dans le cadre ainsi défini et conformément à la mission traditionnelle des universités qui est à la fois de former des spécialistes et de maintenir et de développer une culture, l'Université européenne mettra l'accent sur l'interdépendance existant entre ses enseignements et tout particulièrement entre les enseignements des sciences sociales et humaines et ceux des sciences exactes.

« D'une manière générale, pour accomplir sa mission, l'Université européenne collaborera avec les universités et établissements scientifiques existants. A cette occasion, il a été reconnu que l'on peut légitimement espérer que l'Université européenne deviendra un centre de haute spécialisation et de coopération européenne au niveau le plus élevé.

« L'enseignement dispensé par l'Université s'adressera à des étudiants qui, lors de leur admission à l'Université, ont déjà reçu une formation suffisante pour leur permettre de suivre des enseignements approfondis et spécialisés et de participer à des travaux de recherches. Ils devraient donc avoir accompli, suivant les règles en vigueur pour leurs disciplines dans leurs universités d'origine, un nombre suffisant d'années d'études, en règle générale trois ou quatre ans.

« La création de l'Université sera une œuvre progressive dont le commencement n'est ni trop ambitieux — pour ne pas retarder l'ouverture de l'Université, envisagée pour l'automne 1961 — ni trop restreint, pour ne pas compromettre son développement équilibré. Le projet tel qu'il est conçu pour la première période de cinq ans permet une extension ultérieure, dont la nature et l'importance devront être proposées en première instance par le corps académique de l'Université ».

Pour les matières enseignées, il est dit :

« L'Université européenne ne sera pas une université complète dans le sens classique, mais elle enseignera aussi bien des sciences humaines que des sciences exactes et naturelles ».

D'une façon générale, il a été indiqué que le programme d'enseignement de l'Université devra se développer progressivement.

Au départ, six départements sont énumérés :

Les sciences juridiques, les sciences économiques, les sciences morales et politiques, l'histoire et le développement des civilisations, les mathématiques pures et appliquées, la physique théorique.

Le niveau des études et le diplôme sont également précisés :

Conditions d'admission : connaître une des langues de la Communauté en plus de la langue maternelle, avoir une formation de base de niveau équivalent à la propédeutique, prendre l'engagement de demeurer au moins un an à Florence (le cycle des études étant de deux ans).

L'Université confèrera le grade de docteur de l'Université européenne à l'exclusion de tout autre grade.

La constitution du corps enseignant fait l'objet d'un chapitre détaillé.

Composition (titulaires et temporaires), nombre de professeurs et d'assistants ; choix et nomination (nommés par le conseil d'administration sur proposition du conseil européen de l'enseignement supérieur) ; répartition des enseignants par nationalités ; à ce propos il est dit :

« L'Université fera appel à des professeurs ressortissants de tous les Etats membres.

« L'Université pourra recruter en outre des professeurs ressortissants de pays ayant des liens particuliers avec l'un des Etats membres.

« Le nombre de ressortissants d'une nationalité ne devra pas dépasser, pour chacune des catégories définies au paragraphe 28 ci-dessus, le tiers du nombre global.

« Un certain nombre de membres du corps enseignant pourront être des ressortissants d'autres pays. »

Ainsi, tout est bien précisé pour l'université européenne proprement dite.

Par contre, en ce qui concerne les instituts européens d'enseignement supérieur, et surtout pour les échanges universitaires, les chapitres du rapport du comité intérimaire sont beaucoup moins nets.

Tant pour la reconnaissance de la qualité d'Institut européen d'enseignement supérieur à ceux des instituts ou organismes scientifiques existant ou à créer que pour l'harmonisation des programmes d'études, les équivalences de diplômes, les échanges d'étudiants, le livret universitaire européen, le guide européen de l'étudiant, les échanges de professeurs, le comité intérimaire ne formule au fond que des vœux. Mais, fait capital, il donne mission de création et de coordination au Conseil européen de l'enseignement supérieur et de la recherche qu'il institue, sous l'autorité générale du « Conseil des ministres ».

C'est l'organisme clé de l'Université conçu dans son sens large.

En voici la composition :

« Le Conseil européen est composé de vingt membres choisis en raison de leurs fonctions et de leur expérience et nommés pour une durée de trois ans.

« Les membres du Conseil européen sont désignés à titre personnel et ne doivent être liés par aucun mandat impératif.

« Le Conseil européen comprend (1) :

« Deux membres désignés par le Gouvernement belge.

« Quatre membres désignés par le Gouvernement allemand.

« Quatre membres désignés par le Gouvernement français.

« Quatre membres désignés par le Gouvernement italien.

« Un membre désigné par le Gouvernement luxembourgeois.

« Deux membres désignés par le Gouvernement néerlandais.

« Un membre désigné par la commission d'Euratom.

« Un membre désigné par la Haute Autorité de la Communauté Européenne du charbon et de l'acier.

« Le président nommé à l'unanimité par le conseil des ministres parmi les membres du Conseil européen, sur proposition établie par celui-ci au vote secret. »

Il est dit encore :

« Le règlement intérieur peut prévoir que le Conseil européen peut créer, en son sein, des comités. En outre, il peut procéder à toutes consultations et instituer tous comités d'étude nécessaires à l'accomplissement de ses missions. »

« Le Conseil européen est doté de la capacité juridique nécessaire pour accomplir sa mission (en particulier la conclusion des conventions relatives aux instituts européens d'enseignement supérieur et de recherche et la gestion de son patrimoine). »

(1) Dans leurs désignations les gouvernements établiront un certain équilibre entre les responsabilités administratives et universitaires.

Dans le chapitre concernant ses compétences — outre ses compétences concernant l'Université proprement dite — on doit noter les points suivants :

« Le Conseil européen, dans la limite des crédits dont il dispose :

« a) Reconnait, dans les conditions définies au chapitre II du présent rapport, la qualité d'Institut européen d'enseignement supérieur et de recherche et conclut les conventions ou contrats nécessaires à cet effet ;

« b) Favorise toute initiative des instituts ou organismes scientifiques spécialisés des pays membres en vue de coordonner leur action, le cas échéant, par des programmes ou des services communs ;

« c) Suscite, si le besoin s'en fait sentir, la création de tels instituts.

« Le Conseil européen :

« a) Prend les initiatives nécessaires en vue de l'établissement progressif d'un système d'équivalence des diplômes entre les pays membres ;

« b) Facilite l'harmonisation des programmes d'études ;

« c) Facilite les échanges de professeurs et d'étudiants ;

« d) Est chargé de créer un centre d'orientation et de documentation. »

Tel qu'il a été conçu par le comité intérimaire des communautés, le conseil européen de l'enseignement supérieur est donc un organisme fondamental en ce qui concerne l'organisation et la vie même de ce que l'on pourrait appeler la « périphérie de l'université européenne », c'est-à-dire les deux chapitres si importants que sont les instituts européens et les échanges universitaires.

Sans doute son activité s'exerce-t-elle sous l'autorité du « conseil des ministres » (1), mais pour l'avenir la part essentielle du travail constructif lui revient indiscutablement. Sans lui (ou sans un organisme permanent comparable qui le remplacerait), on peut bien dire que la « périphérie de l'université européenne » aurait un avenir beaucoup moins assuré ; c'est un point sur lequel nous reviendrons dans nos conclusions.

Après avoir décrit le cadre de l'université européenne tel qu'il a été tracé par le comité intérimaire, il nous faut maintenant analyser les différentes conceptions quant au contenu de ce cadre. Ici les opinions différentes s'affrontent.

Pour les uns l'essentiel c'est le centre, c'est-à-dire l'université européenne proprement dite : Florence. Pour les autres, ce qui compte avant tout c'est la périphérie : les instituts européens des différentes nations, leur liaison par les échanges universitaires, les équivalences de diplômes, la mise en commun des patrimoines universitaires nationaux, la possibilité pour les étudiants de l'avenir de faire leurs études en différentes villes d'Europe, comme les étudiants du Moyen Age : c'était la pensée de Gaston Berger.

D'autre part, en ce qui concerne le centre, Florence, l'idée ambitieuse d'une « formation occidentale commune » a donné lieu à de nombreux travaux. La lecture du rapport d'un universitaire allemand, M. Hugo Geiger (2) sur la structure de l'université européenne telle qu'elle apparaît dans le rapport du comité intérimaire est fort utile.

Avec un esprit critique remarquable, avec humilité même, l'auteur, après avoir précisé la tâche de l'université européenne, sur le plan politique et sur le plan scientifique, répond aux six questions suivantes :

1. La création d'une université par les communautés européennes ne signifie-t-elle pas politisation inadmissible de la science ?

(1) Dont la composition et le fonctionnement sont également précisés dans le rapport du comité intérimaire. Notons à ce sujet les points suivants : le conseil est formé par les représentants des Etats membres réunis dans le cadre des conseils des communautés. Chaque gouvernement y délègue un de ses membres.

Les représentants des Etats tiers qui adhèreraient dans les conditions prévues au paragraphe 79 aux statuts ou conventions participeraient aux travaux de ce conseil sur un pied d'égalité avec les représentants des six Etats.

(2) Assemblée parlementaire européenne, documents de séance 1960-1961, 23 juin 1960, document 40.

2. L'université européenne peut-elle être plus européenne que les autres universités d'Europe ?

3. Une université peut-elle se nommer « européenne » alors qu'elle n'est fondée par six états ?

4. Le thème de l'Europe ne doit-il pas faire l'objet des recherches de toutes les universités et la nouvelle université a-t-elle le droit de monopoliser la coopération universitaire en Europe ?

5. La création d'une université européenne ne provoquerait-elle pas une « centralisation indésirable dans le domaine culturel », ne va-t-elle pas provoquer un « déracinement » des professeurs et des étudiants ?

6. L'université européenne peut-elle remplir une mission que les autres universités ne sont pas en mesure d'assumer ?

Nous verrons, ajoute M. Geiger, qu'en répondant à ces questions, nous ne pouvons déduire à l'encontre des fondateurs de l'université européenne aucun reproche, quel qu'il soit, qui puisse résister à un examen sérieux.

Nous en arrivons maintenant à la troisième phase de l'histoire de l'université européenne : la phase intergouvernementale.

On peut en marquer le début par la conférence des chefs d'Etat ou de Gouvernement des Six tenue à Paris le 11 février 1961. Alors est créée une commission composée de représentants des six gouvernements, ainsi que des groupes d'études.

Ensuite, c'est la conférence de Bonn du 18 juillet 1961, qui prend acte du rapport établi par la commission d'études au sujet de la coopération en matière d'enseignement supérieur et de recherche, prévoit la création d'un conseil formé par les ministres de l'éducation nationale, a assisté d'un comité d'experts et donne mandat à la commission d'études d'élaborer dans les meilleurs délais, des projets de conventions et d'actes destinés à consacrer un plan de coopération culturelle, plan défini par les propositions suivantes :

— la coopération et les échanges entre les universités des pays membres des communautés européennes ;

— la « vocation européenne » pouvant être attribuée à des instituts universitaires ou des instituts de recherches nationaux ;

— la création à Florence par l'Italie d'une université européenne à la vie intellectuelle et au financement de laquelle les six gouvernements contribueront ;

— la création éventuelle d'autres instituts européens consacrés à l'enseignement universitaire ou à la recherche scientifique.

Telle est la nouvelle charte de l'Université européenne. On y retrouve bien les intentions fondamentales du Comité intérimaire, c'est-à-dire les trois principes de base : Florence, les instituts universitaires européens, la coopération et les échanges entre les universités ; mais le nouveau cadre, les nouvelles structures de cet ensemble ne sont pas encore précisés, les conventions ultérieures devant y pourvoir.

Il faut souligner que, désormais, la création de l'Université européenne est confrmée au Gouvernement italien (1).

Pour assurer l'exécution de cette décision, le Gouvernement italien a créé un Comité provisoire présidé par M. l'ambassadeur Corrias, comité qui, dès sa première réunion, a déclaré vouloir « s'inspirer des conclusions des travaux antérieurs, entrepris dans le cadre intérimaire ».

Il faut encore signaler qu'un groupe de travail présidé par une personnalité luxembourgeoise, M. Pescatore, a préparé plusieurs projets de conventions (concernant notamment les instituts européens et les échanges universitaires), conventions examinées lors d'une conférence tenue à Florence les 11 et 12 octobre dernier.

Enfin, il semble qu'une nouvelle conférence des chefs d'Etat ou de Gouvernement examinera l'ensemble de ces propositions, dans le courant du mois de janvier prochain à Rome. Ajoutons que des informations récentes données à votre rapporteur, il résulte que si le budget 1962 ne fait pas apparaître une rubrique spéciale pour l'Université européenne, il y a tout lieu de penser que, dans le budget suivant, une ou plusieurs lignes lui seront consacrées.

Telle est la situation présente.

(1) Le terrain a été acheté. Il se trouve sur la rive droite de l'Arno à 2 kilomètres en amont du Palazzo Vecchio.

## II

Il est bien certain que les travaux qui interviendront en 1962 seront décisifs.

Au sujet de ces travaux futurs la commission des affaires culturelles a formulé les observations et les vœux suivants :

1° L'abandon de la voie communautaire et le choix de négociations intergouvernementales a nécessairement entraîné un certain retard dans l'institution de l'université européenne. Néanmoins, on peut observer que la déclaration des chefs d'Etat et de Gouvernement faite à Bonn le 18 juillet 1961 a déjà tracé l'ébauche des bases nouvelles.

La commission des affaires culturelles émet le vœu que les décisions complémentaires ultérieures soient prises le plus rapidement possible ;

2° De nouvelles structures devant être établies, il est souhaitable qu'un organisme aussi important et aussi utile qu'était le « conseil européen de l'enseignement supérieur » puisse être retenu.

Sa permanence, sa grande latitude de propositions. L'étendue de sa compétence étaient de nature à permettre une évolution accélérée de l'université européenne ;

3° Le fait que la création du centre de Florence soit confiée au Gouvernement italien ne devrait pas infléchir la mission primitivement confiée à un tel organisme. En particulier, il y aura lieu de donner un sens plein à la partie suivante de la déclaration des chefs d'Etat du 18 juillet 1961, « création d'une université européenne à la vie intellectuelle et au financement de laquelle les six gouvernements contribueront » ;

4° Le Gouvernement français s'étant déclaré (1) très favorable « non seulement à la création éventuelle d'institutions d'enseignement supérieur et de recherche, mais aussi aux échanges de tout ordre entre professeurs et étudiants, grâce, en particulier, à l'établissement de larges équivalences entre les diplômes des universités des pays membres des communautés européennes », il y aurait lieu d'entrer dès que possible dans des réalisations pratiques, tout au moins pour les disciplines où une telle réalisation est possible. A ce sujet, la commission des affaires culturelles souligne l'utilité des travaux d'enseignement comparé, tels que ceux entrepris dans le domaine des mathématiques par l'association européenne des enseignants dont le professeur Cartan préside la section française.

En ce qui concerne l'équivalence des diplômes, la commission se félicite de l'existence d'un baccalauréat européen auquel on peut accéder grâce aux centres du Luxembourg, de Bruxelles et de Mol en Belgique, de Varese en Italie ;

(1) Réponse de M. le ministre des affaires étrangères à M. le sénateur Vanruilen (*Journal officiel* du 5 octobre 1960).

5° Ainsi que l'indique le troisième rapport intérimaire de M. Hugo Geiger, « même si l'université européenne est en son stade initial fondée par les six pays de la Communauté, il ne faut pas cependant qu'elle se limite exclusivement à ces six pays ; elle doit, au contraire, se fixer des fins plus vastes et englober, sur le plan intellectuel, tous les pays européens. Il faut surtout que puissent y être admis des étudiants et des professeurs provenant d'autres pays d'Europe et d'autres continents » (1).

Dans cette proposition réside un vœu très important au sujet duquel la commission souhaiterait connaître la position du Gouvernement.

On peut en effet concevoir que l'institution de l'université européenne réalise face au monde entier — et particulièrement au tiers monde — un véritable pôle d'attraction dont l'utilité pour l'Occident pourrait être très grande.

Quand on connaît les moyens considérables dont va disposer, par exemple, l'université de l'amitié des peuples à Moscou, on ne peut que souhaiter que l'Europe puisse disposer de moyens comparables.

Certes, pour édifier et pour réussir une université européenne, il faut beaucoup d'imagination, beaucoup d'audace et beaucoup de foi.

Pour nous convaincre de la nécessité de construire cette grande œuvre — et pour en terminer — je voudrais citer deux remarques de Gaston Berger : la première c'est qu'à tous les niveaux nous devons former des inventeurs, des hommes capables de créer et non point seulement de refaire puisque dans des domaines, de plus en plus nombreux, la répétition a perdu tout intérêt ; la seconde, c'est que ce que cherche l'homme, c'est le dialogue, ce qui donne un sens à son existence, c'est la rencontre d'autrui.

La rencontre d'autrui ? Pour les jeunes, pour nos futures élites, la rencontre d'autrui n'est-ce pas d'abord la rencontre de leurs voisins d'Europe, de leurs frères d'Europe ? c'est pour cela que nous devons souhaiter que naisse, le plus rapidement possible, l'université européenne.

Sous réserve de ces observations, et en attendant les réponses du Gouvernement, votre commission des affaires culturelles, familiales et sociales a donné un avis favorable à l'adoption du budget du ministre des affaires étrangères (Relations culturelles).

(1) A ce propos, ajoute M. Geiger dans son rapport, une tâche importante de l'université européenne consistera à maintenir les liens particuliers avec les peuples extra-européens et à étudier par la recherche et l'enseignement leur histoire et leur culture.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

### ANNEXE N° 1445

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Par M. Marc Jacquet, rapporteur général, député.

### ANNEXE N° 26

#### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

**Routes et chemins de fer.**  
Rapporteur spécial: M. RUAIS.

#### I. — PRESENTATION GENERALE DU BUDGET

Mesdames, messieurs, d'une manière très schématique, le budget des travaux publics pour 1962 se présente ainsi :

— les dépenses ordinaires sont en augmentation de :  
210.339.837 nouveaux francs, passant de 2.621.844.913 nouveaux francs à 2.832.184.750 nouveaux francs ;

— les dépenses en capital sont :  
— pour les autorisations de programme, en augmentation de : 700.000 nouveaux francs, passant de 349,5 à 350,2 millions de nouveaux francs ;

— pour les crédits de paiement, en augmentation de : 22,894 millions de nouveaux francs, passant de 368 à 390,894 millions de nouveaux francs.

Le tableau ci-après établit la comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1961 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1962.

Il faut cependant observer que les résultats seraient sensiblement différents s'il était tenu compte des ouvertures de crédits effectuées par la loi de finances rectificative de juillet 1961.

Dans ce cas, l'on pourrait constater, pour les dépenses d'équipement, que :

— les autorisations de programme sont en diminution de : 27,541 millions de nouveaux francs (350,2 contre 377,741) ;  
— et les crédits de paiement, en augmentation seulement de : 653,000 nouveaux francs (390,894 millions contre 390,241).

*Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1961  
et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1962.*

SERVICES	1961	1962				DIFFERENCE avec 1961.
		Mesures acquises.	Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En nouveaux francs.)				
<b>Crédits de paiement.</b>						
Dépenses ordinaires :						
Titre III. — Moyens des services.....	937.414.635	+ 28.976.200	966.390.925	+ 40.786.506	1.007.177.433	+ 69.762.798
Titre IV. — Interventions publiques.....	1.684.430.278	+ 117.161.000	1.801.591.278	+ 23.416.039	1.825.007.317	+ 140.577.039
<b>Totaux des dépenses ordinaires.....</b>	<b>2.621.844.913</b>	<b>+ 146.137.290</b>	<b>2.767.982.203</b>	<b>+ 64.202.547</b>	<b>2.832.184.750</b>	<b>+ 210.339.837</b>
Dépenses en capital :						
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat.	285.910.000	— 71.388.000	214.522.000	+ 86.052.000	300.574.000	+ 14.664.000
Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.....	16.090.000	+ 3.910.000	20.000.000	+ 4.320.000	24.320.000	+ 8.230.000
Titre VII. — Réparation des dommages de guerre.....	66.000.000	»	66.000.000	»	66.000.000	»
<b>Totaux des dépenses en capital.....</b>	<b>368.000.000</b>	<b>— 67.478.000</b>	<b>300.522.000</b>	<b>+ 90.372.000</b>	<b>390.894.000</b>	<b>+ 22.894.000</b>
<b>Totaux des crédits de paiement.....</b>	<b>2.989.844.913</b>	<b>+ 78.659.290</b>	<b>3.068.504.203</b>	<b>+ 154.574.547</b>	<b>3.223.078.750</b>	<b>+ 233.233.837</b>
<b>Autorisations de programme.</b>						
Titre V.....	322.800.000	»	»	»	328.600.000	+ 5.800.000
Titre VI.....	26.700.000	»	»	»	21.600.000	— 5.100.000
<b>Totaux des autorisations de programme.</b>	<b>349.500.000</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>350.200.000</b>	<b>+ 700.000</b>

**Les dépenses ordinaires.**

**1° Les services votés.**

On note par rapport à 1961 une augmentation de 146 millions de nouveaux francs dont 28,9 pour les moyens des services (titre III) et 117,1 pour les interventions publiques (titre IV).

La majoration du titre III résulte, pour sa quasi-totalité, de l'amélioration des traitements de la fonction publique (passage de l'indice 100 = 2.405 nouveaux francs à l'indice 100 = 2.525 nouveaux francs, soit une majoration de 5 p. 100).

Pour les interventions publiques, l'augmentation s'explique principalement par les mesures suivantes :

- transfert, des charges communes, d'un crédit de 24 millions de nouveaux francs (15 pour la R. A. T. P., 9 pour la S. N. C. F.) pour compenser les pertes résultant de l'application des tarifs spéciaux accordés aux étudiants sur les transports parisiens. Ce n'est pas une augmentation réelle des dépenses budgétaires puisque les crédits figuraient à un autre ministère, mais une opération purement comptable ;
- ouverture d'un crédit de 25 millions de nouveaux francs pour permettre la détaxation des carburants utilisés par les touristes étrangers ;
- ajustement des contributions versées par l'Etat à la S. N. C. F. au titre de l'infrastructure (+ 25 millions), des charges de retraites (+ 35 millions) et des indemnités compensatrices de réduction de tarifs (+ 13,4 millions).

**2° Les mesures nouvelles.**

Au titre des moyens des services, les trois quarts des crédits nouveaux demandés concernant les travaux d'entretien : routes et ponts, voies de navigation, ports maritimes. On note ainsi une augmentation de 30 millions de nouveaux francs, dont 21 pour les routes.

Le complément résulte de mesures très diverses parmi lesquelles on peut citer :

- le relèvement de 5 p. 100 des salaires des ouvriers des paves et ateliers des ponts et chaussées ;
- la création d'un cadre de contrôle des transports routiers (1) ;
- l'augmentation des moyens d'action du commissariat général au tourisme.

Au titre des interventions publiques, on peut relever parmi les principales mesures nouvelles :

- l'augmentation de la subvention au Méditerranée—Niger ;
- le relèvement de la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. ;
- la majoration de l'indemnité versée par l'Etat à la S. N. C. F. en compensation des réductions de tarif qui lui sont imposées.

Les deux tableaux suivants récapitulent les crédits votés pour 1961 et les crédits proposés pour 1962, concernant :

- les dépenses d'entretien et de réparations ;
- les subventions aux entreprises d'intérêt national.

**Dépenses d'entretien et de réparations.**

DESIGNATION	CRÉDITS votés pour 1961.	CRÉDITS proposés pour 1962.
	(En nouveaux francs.)	
Routes et ponts.....	256.612.210	277.816.695
Voies de navigation.....	58.593.578	63.448.018
Ports maritimes.....	35.018.348	38.250.590
Etablissements de signalisation.....	11.800.720	12.510.720
<b>Totaux.....</b>	<b>362.024.856</b>	<b>392.026.023</b>

**Subventions aux entreprises d'intérêt national.**

DESIGNATION	CRÉDITS votés pour 1961.	CRÉDITS proposés pour 1962.
	(En nouveaux francs.)	
Voies navigables.....	10.000.000	10.000.000
Chemins de fer d'intérêt national..	2.534.809	2.692.200
S. N. C. F. :		
— couverture du déficit d'exploita- tion.....	107.589.000	107.600.000
— infrastructure, retraites.....	1.170.000.000	1.230.000.000
— charge des emprunts.....	13.800.000	8.560.000
R. A. T. P.....	130.200.000	158.100.000
<b>Totaux.....</b>	<b>1.434.123.800</b>	<b>1.516.952.200</b>

**Les dépenses en capital.**

Le fascicule budgétaire indique, dans sa récapitulation générale, que le montant des autorisations de programme prévues pour 1962 est de 350,2 millions de nouveaux francs, donc équivalent à celui voté dans la loi de finances 1961 (349,5 millions) et que les crédits de paiement pour 1962 atteindront 390,984 millions de nouveaux francs, soit une augmentation de 22,984 millions par rapport à la loi de fin. ces 1961 (368 millions de nouveaux francs).

En réalité, comme nous l'avons vu plus haut, si l'on tient compte des modifications apportées par la loi de finances rectificative du 29 juillet 1961, on constate que les autorisations de programme diminuent d'environ 27 millions de nouveaux francs et que le volume des crédits de paiement demeure constant.

Le tableau ci-après compare, d'une manière détaillée, pour chaque catégorie de dépenses, les autorisations de programme et les crédits de paiement de 1961 (chiffres rectifiés) et de 1962.

**Dépenses en capital.**

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.		CRÉDITS de paiement.	
	1961.	1962.	1961.	1962.
	(En milliers de nouveaux francs.)			
<b>1° Investissements exécutés par l'Etat.</b>				
Routes et ponts.....	35.500	30.600	53.425	35.075
Voies de navigation.....	130.000	141.000	99.050	120.790
Défense contre les eaux.....	1.000	4.000	1.500	2.300
Ports de commerce.....	125.260	123.000	111.538	109.603
Ports de pêche.....	14.360	4.000	4.310	7.422
Etablissements de signalisation maritime.....	6.940	7.551	7.524	7.738
I. G. N.....	4.000	4.000	5.420	4.400
Terrains et acquisitions immobilières.....	9.800	9.000	1.530	6.880
Equipement outre-mer.....	6.060	5.449	5.913	6.366
<b>Totaux.....</b>	<b>332.920</b>	<b>328.600</b>	<b>290.030</b>	<b>300.574</b>
<b>2° Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</b>				
Subventions pour travaux divers.	44.821	21.600	34.211	24.320
<b>3° Réparations des dommages de guerre.</b>				
Chemins de fer.....	»	»	66.000	66.000
<b>Totaux généraux.....</b>	<b>377.741</b>	<b>350.200</b>	<b>390.241</b>	<b>390.894</b>

(1) Il faut remarquer que les crédits nécessaires proviennent en grande partie d'une annulation correspondante sur le montant de la subvention à la S. N. C. F.

On constatera que sont seulement *en augmentation* par rapport à l'an dernier les autorisations de programmes relatives aux travaux d'équipement des voies navigables, de défense contre les eaux, de signalisation maritime.

Par contre, sont *en diminution* celles concernant les routes, les ports de commerce et les ports de pêche, ainsi que celles pour les travaux divers effectués avec l'aide de l'Etat.

La diminution des autorisations pour travaux de routes et ponts s'explique si l'on considère qu'il n'y a pas de nouveaux sinistres à réparer cette année.

En ce qui concerne les travaux divers, la diminution correspond intégralement au crédit spécial qui avait été accordé pour la réparation des dégâts causés à l'autoroute par la rupture du barrage de Malpasset.

En crédits de paiement, les *majorations* affectent principalement les voies de navigation, les ports de pêche, les acquisitions immobilières.

## II. — LES MESURES DE REORGANISATION DU MINISTERE AU COURS DE L'ANNEE 1961

L'administration centrale du ministère des travaux publics et des transports a été réorganisée par le décret n° 60-981 du 12 août 1960 (*Journal officiel* du 24).

Cette réorganisation a pour objet de donner au département ministériel des travaux publics et des transports les moyens d'assurer avec toute l'efficacité nécessaire, les tâches qui seront siennes en ce qui concerne les voies de communication et les transports qui constituent le principal domaine de sa compétence.

Elle doit en particulier permettre au département d'élaborer une politique générale des transports, conditions du progrès économique général.

Elle vise en outre à une meilleure répartition des tâches entre les diverses directions de l'administration des travaux publics et des transports.

Les éléments essentiels de cette réforme sont en effet les suivants :

1° Création d'un service des affaires économiques et internationales chargé :

- d'exercer un rôle de coordination générale dans le domaine des investissements ;
- de mener à bien des études économiques fondamentales dans le domaine de l'infrastructure ;
- d'apprécier les incidences économiques de toute mesure réglementaire de tarification en matière de transports ;
- de coordonner l'étude de problèmes importants en matière de transports dans le domaine de la coopération internationale ;
- d'harmoniser les études statistiques.

2° Renforcement de l'action de la direction des transports dans le domaine essentiel de son activité, la coordination des transports terrestres ; ce renforcement ayant comme contrepartie un allègement des tâches de contrôle qu'il convient de limiter à l'essentiel.

3° Assurer une meilleure articulation du secteur social (main-d'œuvre des transports), entre le service de la main-d'œuvre chargé d'attributions de réglementation et de gestion pour tout ce qui concerne les questions sociales se rapportant aux branches d'activité des transports par fer, route et air et le service extérieur qui relèvera désormais du contrôle d'un inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre placé lui-même sous l'autorité directe du ministre et responsable des méthodes de fonctionnement du service extérieur.

Cet inspecteur général appelé à jouer auprès du ministre le rôle d'un conseiller permanent en matière sociale, sera chargé en outre de la mission générale de contrôle technique et administratif du service extérieur, de présider les commissions nationales de conciliation créées en application de la loi du 29 juillet 1957, dont les procès-verbaux engagent le ministre.

Il participera également aux travaux des commissions d'industries des transports par fer, route et air de l'Organisation internationale du travail.

Par ailleurs, la mission désormais dévolue au département ministériel des travaux publics et des transports, dans le domaine de l'assistance technique par suite du rattachement à ce département de l'inspection générale des travaux publics d'outre-mer a conduit à envisager, la création d'un service de la coopération technique.

La mise en œuvre de cette réorganisation a conduit à adopter les mesures suivantes en ce qui concerne le personnel :

1° Création d'un grade d'inspecteur général du travail à la main-d'œuvre des transports ;

2° Suppression du corps des inspecteurs, inspecteurs principaux et contrôleurs généraux des transports ;

3° Suppression du cadre des ingénieurs des transports et transformations de trois emplois d'inspecteur général des transports en emploi d'inspecteur général des travaux publics et des transports (transformation à réaliser en 3 ans : 1961, 1962, 1963).

Sur le plan budgétaire, ces mesures ont conduit à créer en 1961 un emploi d'inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre des transports et un emploi d'inspecteur général des transports et des travaux publics.

La deuxième mesure qui découle de l'allègement des tâches de contrôle de la direction des transports s'inspire cependant d'autres considérations.

Force est de constater en effet que, nonobstant le statut fixé par le décret du 10 mai 1939 qui prévoyait des modalités de recrutement par voie de concours, le recrutement des inspecteurs principaux et contrôleurs généraux des transports n'a pas été assuré et que ce corps de contrôle est actuellement en voie d'extinction.

Par ailleurs, il apparaît proprement illogique de maintenir au sein d'une administration à caractère polyvalent un corps technique spécialisé alors que les tâches qui lui incombent peuvent être parfaitement assurées par les fonctionnaires de catégorie « A » dont dispose cette administration, qu'ils soient administratifs ou techniciens. On ne peut que bien augurer de ce brassage d'éléments d'origine diverses, surtout si l'on tient compte des moyens nouveaux que doit apporter la réforme des services extérieurs des ponts et chaussées et des vocations que ne manquera pas de susciter la création du service des affaires économiques et internationales. Il en résultera enfin une économie nette pour l'Etat.

La troisième mesure envisagée concerne essentiellement la suppression du cadre d'ingénieurs des transports instauré par le décret du 8 mai 1952. Elle a transformé trois emplois, les trois emplois d'inspecteur général des transports en emploi d'inspecteur général des travaux publics à vocation large.

Il convient tout d'abord de la situer par rapport aux réformes déjà entreprises tant dans les services extérieurs qu'à l'administration générale. Les unes et les autres s'inspirent de deux idées essentielles :

1° Intégrer toujours plus avant l'action des services dans l'activité générale de développement et d'équipement, sur le plan régional, comme sur le plan national ;

2° Rechercher une amélioration de la productivité des services, en un moment où il faut agir de plus en plus vite, dans les domaines toujours plus vastes.

Tous les instruments de la réorganisation des services tendent à ce double objet. La création d'un service des affaires économiques et internationales à l'échelon central, comme celle d'une section des affaires économiques et internationales au conseil général des ponts et chaussées y répondent, comme y répondent également les spécialisations fonctionnelles ou géographiques des inspecteurs généraux des ponts et chaussées, le renforcement ou l'institution de certains organismes à caractère régional, la révision générale du nombre et de la consistance des subdivisions et des arrondissements, l'action générale de mécanisation et d'organisation et méthodes.

Ainsi, des services extérieurs à l'échelon central, une présence « régionale » et « nationale » plus active va se trouver conjuguée avec la réunion des moyens d'information, d'études et d'action que les regroupements techniques et territoriaux de la réforme des services extérieurs viendront faciliter.

Dans le cadre d'un tel mouvement de réforme, qui est œuvre de longue haleine il est indispensable que soient associés au niveau des cadres supérieurs, administratifs et techniciens.

L'utilisation compétitive des uns et des autres dans certains secteurs de l'administration centrale devrait donner d'heureux résultats pour l'efficacité de l'action du ministère des travaux publics et des transports. Il convient également d'organiser une interpénétration jouant dans les deux sens, des fonctionnaires de catégorie A des services centraux et des services extérieurs.

L'organisation même du service des affaires économiques et internationales offre déjà un exemple de cette utilisation conjointe des administratifs et des techniciens. Administrateurs civils et attachés, ingénieurs des ponts et chaussées et statisticiens y ont été affectés tandis qu'un inspecteur des finances était chargé de le diriger.

Les missions à accomplir dans le domaine des transports apportent une nouvelle occasion. La suppression du corps de contrôle des inspecteurs, inspecteurs principaux et contrôleurs généraux est une première étape.

Les raisons qui l'ont motivée sont les mêmes qui justifient la suppression du cadre des ingénieurs des transports où se trouvaient versés les ingénieurs du corps des ponts et chaussées alors que ces derniers ont vocation naturelle, dans le cadre des activités du département des travaux publics, à intervenir dans le domaine des transports comme en tout autre.

En supprimant ce cadre et en transformant les trois emplois d'inspecteurs généraux en emplois d'inspecteurs généraux des transports et des travaux publics, la compétition sera non seulement ouverte au niveau le plus élevé entre techniciens et administratifs, mais le cadre s'en trouvera élargi à des tâches qui dépassent celles du contrôle des transports.

Les études ou missions confiées à ces inspecteurs généraux intéresseront non seulement l'économie des transports terrestres mais également toutes actions au sens large, susceptibles de fonder un accroissement de la productivité des services extérieurs et centraux.

L'adaptation des structures de ces services, l'inflexion régionale de leur activité, l'étude des liaisons entre l'industrie et le transport, élément important d'une politique d'aménagement du territoire, les actions d'organisation et de méthodes, l'établissement d'une comptabilité industrielle propre à faire ressortir pour chaque service le bilan de son activité sont autant de domaines qui, s'ajoutant à ceux propres à l'économie des transports terrestres, donneront aux inspecteurs généraux des transports et des travaux publics un vaste champ d'activité.

Cette réorganisation de l'administration centrale elle-même conjuguée avec une réorganisation du conseil général des ponts et chaussées qui fera de cette haute assemblée un carrefour de la réflexion et de l'action n'est que le prolongement de la réforme d'ensemble des ponts et chaussées que le Parlement a approuvée.

### III — LES CHEMINS DE FER ET LES TRANSPORTS

#### A. — La S. N. C. F.

##### Modification de la présentation budgétaire.

La modification de la présentation budgétaire demandée par votre commission, qui voulait que la ligne « subvention d'équilibre à la S. N. C. F. » soit remplacée par les trois lignes suivantes :

- « subvention pour obligation de service public »,
- « subvention pour perte de recettes due à l'absence de liberté tarifaire »,
- subvention pour non-autorisation de tarif d'équilibre », n'a pas été réalisée par le Gouvernement. Celui-ci a fait connaître que ses études n'étaient pas encore suffisamment au point pour permettre de répondre à une telle demande.

Toutefois, une commission pour l'étude du coût de l'obligation de service public a été créée par le commissariat au plan et l'on attend le résultat de ses travaux.

##### Subvention pour couverture du déficit d'exploitation (chap. 45-42) : minoration.

Le budget initial de la S. N. C. F. pour 1961 laissait apparaître une insuffisance de 276 millions de NF.

Dans le budget rectifié, l'insuffisance n'était plus que de 201 millions.

Du fait de la majoration de 2,531 p. 100 des tarifs marchandises (avec exonération de certains produits agricoles), intervenue le 3 juillet 1961, le déficit d'exploitation pouvait être ramené à 167,8 millions de NF alors que l'inscription au chapitre 45-42 de la loi de finances ne comportait que 97,589 millions de NF.

Cette insuffisance de la subvention qui avait déjà été annoncée en 1961 est encore appelée à se reproduire en 1962, malgré nos observations. Les renseignements que nous avons pu obtenir montrent, en fait, que le budget prévisionnel de la S. N. C. F. pour 1962 se monte en recettes à 9,200 millions de NF et en dépenses à 9,500 millions de NF, laissant apparaître, d'entrée de jeu, une insuffisance de 300 millions de NF et ce, compte tenu néanmoins des recettes à provenir de la majoration des tarifs voyageurs (6,25 p. 100), qui est entrée en vigueur le

23 octobre 1961. Pour les tarifs marchandises, aucun changement n'est présentement envisagé. Cependant, le gouverneur n'a laissé à l'article 2 du chapitre 45-42 qu'une inscription de 97,600 millions pratiquement égale à l'inscription de 1961.

Il faut donc en conclure que le Gouvernement entend maintenir sa pression sur le budget de la S. N. C. F. et qu'il se réserve de voir si ce déficit sera rattrapé en cours d'année, soit grâce à une augmentation du trafic, supérieur aux 4 p. 100 d'augmentation prévus (pourcentage réalisé en 1961), soit grâce à des économies, soit grâce à une nouvelle augmentation de 2,531 pour les tarifs marchandises (cette augmentation rapporte 110 millions de NF en année pleine) soit, plus vraisemblablement, grâce à l'action simultanée de ces trois facteurs.

##### Financement des investissements de la S. N. C. F. : l'autofinancement.

Les investissements de la S. N. C. F. en 1961 se montaient à 1.350 millions de nouveaux francs. Ceux de 1962 se monteront à 1.410 millions de nouveaux francs et la répartition comparative en est la suivante :

	1961	1962
	(En millions de NF.)	
<b>Recettes :</b>		
Ressources propres .....	662	695
Reconstitution .....	66	66
Emprunts .....	472	649
Prêt du F. D. E. S. ....	150	
	<hr/>	<hr/>
	1.350	1.410
<b>Dépenses :</b>		
Renouvellement et reconstruction .....	790	752
Travaux d'électrification .....	230	254
Accroissement du potentiel .....	330	404
	<hr/>	<hr/>
	1.350	1.410

Ce tableau montre qu'en 1962 il sera fait appel à l'autofinancement dans les mêmes conditions (environ 50 p. 100) qu'en 1961, alors que la commission avait demandé l'an passé que cet autofinancement fût moins important.

On remarquera, par contre, que le volume des ressources extérieures que doit se procurer la S. N. C. F. passe de 622 à 649 millions, sans contribution du F. D. E. S., donc en totalité sur le marché financier. C'est la conséquence, pour une part, de la diminution de l'annuité de renouvellement, ramenée de 9 à 8 p. 100.

Il n'en reste pas moins que les ressources disponibles pour l'accroissement du potentiel proprement dit de notre grande entreprise nationale apparaissent encore nettement insuffisantes, eu égard à l'accroissement de trafic de 4 p. 100 par an, qui est inscrit dans la conjoncture économique. Le Gouvernement a fait remarquer que cette insuffisance n'était que partiellement apparente, d'une part, parce que le secteur privé contribuait pour une large part à l'accroissement du parc de matériel roulant par la mise en service d'un nombre croissant de wagons spécialisés et que, d'autre part, une provision importante avait été prévue au prochain plan quadriennal pour faire face aux accroissements de trafic. Cette provision sera certainement nécessaire, même si l'on admet qu'il y a peu d'efforts à faire sur les investissements de wagons grâce à la contribution du secteur privé et à l'accroissement de la vitesse de rotation du matériel. En effet, lorsque les nouvelles locomotives diesel de 2.000 CV pourront sortir en série de l'industrie, il conviendra de passer au remplacement du dernier parc de locomotives à vapeur de ligne.

Il n'en reste pas moins que le Gouvernement impose à la S. N. C. F. une politique de stricte économie en tendant à l'usage du matériel en service jusqu'à ses extrêmes limites et il y a lieu d'en louer la S. N. C. F. pour l'effort qu'elle fait dans ce sens et l'habileté que ses techniciens déploient.

##### Dépêréquation des tarifs.

Il convient de rappeler ici que, jusqu'aux années qui ont suivi la dernière guerre, la tarification de la S. N. C. F. était basée sur l'utilisation du même barème entre toutes les gares, en fonction de la seule distance kilométrique correspondant à l'itinéraire le plus court.

Or, à distance de traction égale, le prix de revient du transport effectué dans les mêmes conditions est très variable selon les relations. En particulier, il est bien meilleur marché pour les relations directes entre deux centres de gros trafic bien outillés. Cette constatation avait été à la base de la première réforme tarifaire accomplie il y a quelques années, qui avait substitué au tarif kilométrique un tarif ponctuel, basé sur des indices de gare.

Mais l'outillage des centres terminaux n'est point le seul facteur de variation des prix de revient des transports. Il y a également le prix de la traction entre deux gares déterminées selon la nature du profil. La S. N. C. F., pour étudier ces prix de revient, se trouve donc tout naturellement amenée à différencier ses tarifs selon la difficulté du profil. En d'autres termes, aux distances réelles entre deux gares seront substituées les distances fictives qui seront d'autant plus longues que le profil sera plus dur et d'autant plus courtes que le profil et les installations permettront une traction plus facile.

Le nouvel ensemble électronique de la S. N. C. F. a permis de réétudier entièrement un barème tenant compte de ces éléments. On dira simplement que les coefficients retenus s'échelonneront entre 0,8 pour les meilleures lignes et 2 pour les lignes à prix de revient les plus élevés, ce qui revient à dire que le barème actuellement appliqué sur 100 kilomètres devrait l'être dans les cas extrêmes, soit sur 80, soit sur 200 kilomètres. Toutefois, pour éviter des augmentations trop importantes, la majoration de distance kilométrique entre deux gares sera de toutes façons limitée à 30 p. 100. La mise au point des nouveaux tarifs a été achevée et ceux-ci sont actuellement soumis à l'examen du ministère des travaux publics qui les étudie, produit par produit et région par région, pour en examiner soit les incidences spécifiques (par produit), soit les incidences régionales (par région).

Selon les renseignements que nous avons pu obtenir d'ores et déjà, nous savons que les correctifs qui s'avèreraient nécessaires pour protéger tel ou tel produit ou telle ou telle région sont relativement peu onéreux. Votre rapporteur pense, toutefois, qu'il sera plus clair pour le Parlement de faire intervenir les compensations nécessaires par la voie budgétaire, avec des articles mis bien en évidence dans le budget, pour protéger certain produit ou certaine région, plutôt qu'en les noyant dans la tarification S. N. C. F.

Certains pensent que la mise en vigueur d'une telle dépréciation sera néfaste à certaines branches de l'économie et à certaines régions; que sur un plan plus général, elle va à l'encontre de la décentralisation du territoire, puisque tous les grands itinéraires à faible prix de revient de la S. N. C. F. convergent vers Paris. Le premier crainte est facile à chasser. La dépréciation est un outil indispensable de coordination des transports et sera bénéfique à l'économie totale du pays. Si les modalités selon lesquelles elle doit être exécutée doivent nuire à certain produit ou à certaine région, il faudra absolument exiger du Gouvernement que les compensations correspondantes soient accordées.

En ce qui concerne la deuxième crainte, elle n'est pas fondée. Bien au contraire, la mise en service de la dépréciation va avantager toutes les lignes secondaires dont le profil est bon et non seulement les régions peu développées situées actuellement sur le parcours des grandes lignes. Elle va donc donner un essor nouveau à ces régions et en ce sens elle se révélera un puissant facteur de décentralisation.

#### Exécution du programme d'électrification.

Au 31 décembre 1961 seront achevés les travaux d'électrification des tronçons suivants :

- sur la ligne Paris—Marseille : Tarascon—Miramas ;
- sur la ligne Nancy—Paris : Bar-le-Duc—Châlons-sur-Marne ;
- sur la ligne Paris—Bruxelles : Creil—Tergnier.

Sont en cours d'électrification, les travaux devant être continués en 1962 sur les tronçons :

- Miramas—Marseille de la ligne Paris—Marseille ;
- Châlons-sur-Marne—Paris de la ligne Nancy—Paris ;
- Tergnier—Aulnoye de la ligne Paris—Bruxelles,

Enfin, Lille—Dunkerque.

Par ailleurs, les travaux vont être engagés sur la jonction bassin lorrain—bassin du Rhône entre Neufchâteau et Dijon et l'électrification de la ligne Paris—Le Mans sera poursuivie vers Rennes.

#### Observations de la commission.

M. Yrissou s'inquiète de la dépréciation et M. Clermontel déplore qu'elle aille à l'inverse de la décentralisation. Votre rapporteur est beaucoup moins pessimiste mais il est admis qu'un débat aura lieu sur cette question avec audition du ministre dans le courant de l'année 1962.

M. Courant s'étonne de ne pas voir l'électrification Paris—le Havre au programme : seuls, les crédits sur travaux préparatoires sont inscrits en 1962 ; les travaux seront exécutés sur les exercices 1963, 1964, 1965. L'ensemble est conditionné par l'électrification de la banquette parisienne correspondante qui demandera quatre ans.

M. Fraissinet s'informe de la date d'électrification de la ligne Marseille—Vintimille : celle-ci est reportée à 1963.

M. Chapalain observe que les cheministes anciens combattants n'ont pas obtenu les mêmes avantages que ceux donnés aux fonctionnaires : ce problème devra être traité en dehors de l'équilibre financier de la S. N. C. F., dans le cadre des problèmes concernant les anciens combattants.

#### B. — Les réseaux locaux.

##### Méditerranée—Niger.

Les crédits proposés pour les pistes transsahariennes passent de 3,1 millions de nouveaux francs à 3,8. L'effort sur la piste Colomb-Béchar-Reggane continue (+ 700.000 nouveaux francs).

Le déficit d'exploitation du Méditerranée-Niger passe de 2,32 millions de nouveaux francs à 3,7 millions de nouveaux francs. Cette augmentation considérable du déficit est due à une réduction sensible de l'activité civile et militaire dans le département de la Saoura et surtout à la régression de plus en plus accentuée de l'activité des houillères du Sud-Oranais qui fournissent au chemin de fer l'essentiel de son trafic.

Les prévisions de recettes et de dépenses d'exploitation pour 1962 sont les suivantes :

Recettes .....	1,3 million de NF
Dépenses .....	5 — —
Insuffisance .....	3,7 millions de NF

##### Chemin de fer en Corse.

La décision de fermeture du réseau de chemin de fer corse n'a pas encore été prise.

Actuellement, on envisage son maintien avec une exploitation plus économique, éventuellement confiée à un exploitant professionnel. Des études ont été entreprises pour rechercher le meilleur mode d'exploitation.

Bien qu'il n'y ait aucune dotation au budget des travaux publics, le Gouvernement couvre l'insuffisance d'exploitation par prélèvement sur le chapitre 45-41 relatif aux chemins de fer d'intérêt général et le remboursement de ces avances apparaîtra par voie de collectif ou de décret.

#### C. — Les transports parisiens.

##### 1° — Participation aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. en 1961 (chapitre 45-45).

Pour 1961, la part de l'Etat avait été fixée, dans la loi de finances, à 130,2 millions de nouveaux francs se décomposant ainsi :

Contribution pour le remboursement des pertes de recettes résultant des tarifs réduits imposés.....	81,9 millions de NF
Contribution pour l'indemnité compensatoire pour non approbation de majoration de tarifs.....	48,3 — —
Soit .....	130,2 millions de NF

Ces crédits ont été majorés en cours d'année par la loi de finances rectificative d'un montant de 15 millions de nouveaux francs destinés à compenser la perte de recettes résultant de l'institution, à la demande du Parlement, d'un tarif spécial pour les étudiants et les économiquement faibles.

Il semble que ce crédit supplémentaire de 15 millions dépasse très largement les besoins réels de l'espèce.

En effet, le nombre de demandes de cartes spéciales d'étudiant ou d'élève établies par la R. A. T. P. a été de 108.601 sur lesquelles 107.544 ont été retirées par les intéressés.

Du 20 février 1961 au 10 juillet (fin de la délivrance des dites cartes pour l'année scolaire :

1.076.310 (6,2 p. 100 du total) ont été vendues au métropolitain et sur la ligne de Sceaux ;

408.720 (6,8 p. 100 du total) ont été vendues au réseau routier.

Pour cette période, la perte de recettes s'élève à 1,2 million de nouveaux francs et, pour l'année pleine, elle ne semble pas devoir dépasser 2 millions.

De même, le nombre de cartes délivrées aux économiquement faibles a été nettement inférieur aux prévisions et la perte de recettes ne devrait pas excéder 0,25 million de nouveaux francs.

Pour 1961, le coût total de la mesure serait donc, selon les derniers renseignements, de 2,25 millions de nouveaux francs.

Il n'en résultera malheureusement pas une économie pour le budget. D'après les données de la révision du budget d'exploitation 1961 de la R. A. T. P., le montant des participations des collectivités atteindra 208 millions, tout en laissant encore une insuffisance de 2,5 millions.

Ces participations pour 1961 se décomposent comme suit :

NATURE DES REMBOURSEMENTS de pertes de recettes (Décret 7 janvier 1959.)	PART	PART	TOTALS
	de l'Etat (70 p. 100.)	des collectivités locales (30 p. 100.)	
	(En millions de nouveaux francs.)		
Article 8, § 2.....	94,5	40,5	135
Article 8, § 5.....	(1) 4	»	(1) 4
Article 7, § 3.....	48,3	20,7	69
Totaux.....	146,8	61,2	208

(1) Ce chiffre de 4 millions résulte de la révision de juillet alors que celui de 2,5 millions indiqué plus haut est un chiffre plus récent, probablement définitif.

Ainsi, pour l'Etat, le montant de la charge correspondra approximativement à ce qui avait été inscrit dans la loi de finances rectificative : 145,2 millions de nouveaux francs.

2° Participation aux dépenses d'exploitation de la S. N. C. F.-banlieue en 1961.

Il n'existe pas, au budget, de chapitre particulier pour la participation de l'Etat à la couverture du déficit de la S. N. C. F.-banlieue. Le chapitre 45-42 sert à couvrir le déficit d'exploitation de l'ensemble du réseau, sans distinction. Cependant, aux termes de la convention, la S. N. C. F. doit tenir un compte conventionnel d'exploitation de ses lignes de banlieue parisienne, et l'établissement de ce compte prête encore à controverses.

Les chiffres donnés ci-dessous ne constituent donc que des ordres de grandeur.

Pour l'année 1961, l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses, couverte par divers remboursements de l'Etat et des collectivités, sera vraisemblablement de 147 millions de nouveaux francs se répartissant ainsi :

DESIGNATION	1961
	Millions de NF.)
Dépenses .....	358
Recettes .....	211
Insuffisance .....	147
Cette insuffisance est couverte :	
— par l'Etat à concurrence de.....	104,79
— par les collectivités locales à concurrence de..	42,21

3° Les prévisions pour 1962.

Dans l'hypothèse où les tarifs actuels de la R. A. T. P. ne seraient pas modifiés (module : 0,185 NF), le montant des remboursements à effectuer par l'Etat et les collectivités en application du décret du 7 janvier 1959 serait de 441,2 millions de nouveaux francs, se décomposant comme suit :

S. N. C. F.-banlieue.....	170 millions de NF
R. A. T. P.....	281

Total ..... 451 millions de NF

La répartition de ces remboursements entre l'Etat et les collectivités serait la suivante :

Prévisions sur la base du module actuel : 0,185 NF.

DESIGNATION	ETAT	COLLECTIVITES locales.	TOTAUX
	(En millions de nouveaux francs.)		
R. A. T. P.....	197,60	53,40	281
S. N. C. F.-banlieue.....	119,03	50,97	170
Totaux .....	316,63	134,37	451

Si le Gouvernement autorisait la hausse des tarifs jusqu'au module d'équilibre (0,225 nouveau franc) le montant global des remboursements serait de 308,2 millions de nouveaux francs, se décomposant comme suit :

S. N. C. F. banlieue .....	141,2 millions de NF
R. A. T. P. ....	167

308,2 millions de NF

Et la répartition entre l'Etat et les collectivités locales serait la suivante :

Prévisions sur la base du module d'équilibre : 0,225 NF.

DESIGNATION	ETAT	COLLECTIVITES locales.	TOTAL
	(En millions de nouveaux francs.)		
R. A. T. P. ....	118,10	48,90	167
S. N. C. F.-banlieue .....	98,87	42,33	141,20
Totaux .....	216,97	91,23	308,20

En ce qui concerne les inscriptions de crédits dans la loi de finances 1962, il faut observer :

— que pour la S. N. C. F.-banlieue, il n'y a pas, comme il a été dit plus haut, de dotation particulière mais une dotation globale pour l'ensemble du réseau S. N. C. F. ;

— que pour la R. A. T. P., le Gouvernement a prévu un montant de crédits de 158,1 millions, soit en augmentation de 27,9 millions par rapport à celui de la loi de finances précédente et de 12,9 par rapport à celui de la loi de finances rectifiée.

Ce volume de crédits a été calculé, vers le mois de juin 1961, en fonction d'un budget prévisionnel établi sur le module tarifaire de 0,20 nouveau franc (inférieur au module d'équilibre) faisant apparaître les recettes suivantes :

Recettes directes :

— trafics .....	750 millions de NF
— diverses .....	60 —

Recettes indirectes :

— remboursements dus au titre du décret du 1 <sup>er</sup> janvier 1959 :	
— article 8, alinéa 2 .....	149 millions de NF
— article 8, alinéa 5 .....	6 —
— remboursement des pertes de recettes liées au non-relèvement des tarifs article 7, alinéa 3 .....	68,3 —

1.033,3 millions de NF

De sorte que la part qui revient à l'Etat dans ces remboursements est la suivante :

— 70 p. 100 de 149 millions de NF..	104,3 millions de NF
— 100 p. 100 de 6 millions de NF..	6 —
— 70 p. 100 de 68,3 millions de NF..	47,8 —
	158,1 millions de NF

Ce qui est bien le chiffre indiqué au budget.

Ces constatations laissent donc augurer une augmentation des tarifs inférieure au niveau nécessaire pour atteindre l'équilibre financier de la régie, compte tenu des dispositions du décret de 1959, et qui serait d'environ 8 p. 100.

4<sup>e</sup> Les charges de l'Etat et des collectivités locales pour la couverture du déficit des transports parisiens.

Le tableau ci-après montre l'évolution, depuis 1958, de l'insuffisance des recettes R. A. T. P. et S. N. C. F.-banlieue, et de la part respective de l'Etat et des collectivités pour en assurer la couverture.

Rappelons que le 1<sup>er</sup> août 1960, le module tarifaire (prix du ticket d'autobus en carnet) a été fixé à 0,185 et que le 1<sup>er</sup> novembre 1960, le taux de répartition des charges de transports routiers (R. A. T. P. et chemin de fer banlieue) a été baissé de 80 à 70 p. 100 pour l'Etat et augmenté de 20 à 30 p. 100 pour les collectivités locales.

Les chiffres inscrits pour l'année 1962 résultent des prévisions des conseils d'administration de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F., sur la base d'un module tarifaire de 0,20 nouveau franc.

ANNEES	INSUFFISANCE des recettes R. A. T. P. (comparée au montant des dépenses d'exploitation. (2))	INSUFFISANCE des recettes S. N. C. F. banlieue (comparée au montant des dépenses conventionnelles d'exploitation). (3)	CHARGE TOTALE à répartir sur les budgets de l'Etat et des collectivités. (4)	PART DE L'ETAT comparée à ce que lui revêt la R. A. T. P. (Diff. col. 5, col. 3.) (5)	PART des collectivités locales comparée à la seule insuffisance des recettes R. A. T. P. (col. 2.) (6)	OBSERVATIONS (7)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1958 .....	161 (713)	154 (303)	229	183,5 (45,5)	45,5 (91)	
1959 .....	222,9 (773)	178 (339)	400,9	339,1 (161,1)	61,8 (222,9)	
1960 .....	237,3 (866,9)	162 (341)	399,3	326 (164)	73,3 (237,3)	Résultats définitifs.
1961 .....	208 (950)	147 (358)	355	251,59 (104,59)	103,41 (208)	Révision juillet 1961.
1962 .....	241 (1.030,2) (1)	159,8 (391)	400,8	281,64 (121,84)	119,16 (241)	Prévisions octobre 1961 sur le module 0,20 NF.

(En millions de nouveaux francs.)

(1) La discordance avec les chiffres donnés ci-dessus provient de l'écart entre les dates auxquelles les évaluations ont été faites (juin et octobre 1961).

Les chiffres du tableau ci-dessus montrent que les dépenses de la R. A. T. P. continuent à grimper avec une vitesse annuelle à peine freinée et nettement supérieure à la vitesse d'accroissement moyenne des dépenses de la S. N. C. F. Et ce mouvement va se trouver encore amplifié lorsque sonnera l'heure des augmentations de salaire du secteur public annoncées à l'occasion de la grève du 26 octobre.

Les causes de l'accroissement des dépenses de la R. A. T. P. sont bien connues ; elles feront cependant l'objet d'un examen plus détaillé dans le rapport spécial consacré aux entreprises nationales et aux établissements publics.

Les charges totales qui depuis trois ans étaient restées stables, voire même en nette diminution en 1961, à la suite de l'augmentation du tarif de 1960, reprennent leur essor et avec elles, les

charges de l'Etat qui baissent régulièrement depuis l'année 1951.

Ce mouvement de reprise du déficit est dû non seulement aux hausses régulières de prix et de salaires, mais encore à une nette diminution du trafic qui a spécialement affecté le réseau de surface (1). L'augmentation prévue des tarifs n'est pas suffisante pour freiner cette ascension et l'augmentation des salaires va encore l'amplifier.

(1) Nombre de voyageurs transportés (en millions) :

	Réseau métropolitain.	Réseau de surface.
— en 1959.....	1.204	876
— en 1960.....	1.212	852
— en 1961 (prévisions)....	1.168	810

## 5° Les investissements de la R. A. T. P.

## a) Engagements :

La Régie autonome des transports parisiens doit engager, en 1962, un programme d'opérations nouvelles exceptionnellement important, récapitulées dans le tableau ci-dessous :

DESIGNATION	1959	1960	1961	P. M. 1961	1962
			Autorisations initiales	(évaluations septembre 1961.)	Propositions.
(En millions de nouveaux francs.)					
1. Réseau ferroviaire à grand gabarit :					
Ligne à grand gabarit la Folie—Etoile.....			176	176	390
Commande du matériel roulant destiné à cette ligne.....			»	»	47
Aménagement et électrification de la ligne de Vincennes.....			»	»	109
Commande de matériel roulant destiné à cette ligne.....			»	»	123
2. Allongement des quais de la ligne n° 1 et augmentation de la capacité de transport.....			»	»	8,2
Commande d'autobus de grande banlieue.....			4,75	4,75	6,2
Allongement des trains de la ligne de Sceaux.....			27,55	27,55	»
Construction d'un nouveau dépôt d'autobus à Rungis.....			»	»	15,2
3. Opérations diverses de modernisation et d'équipement.....			74,9	74,9	55
4. Complément de dotation d'opérations en cours.....			1,9	1,9	0,4
<b>Total .....</b>	<b>41</b>	<b>129</b>	<b>285,1</b>	<b>285,1</b>	<b>745</b>

## b) Dépenses :

Le volume total des paiements à effectuer en 1962 par la Régie pour ses dépenses d'investissements est fixé à 157 millions de nouveaux francs.

La décomposition de ces dépenses est la suivante :

DESIGNATION	1959	1960	1961	P. M. 1961	1962
			Autorisations initiales.	(évaluations septembre 1961.)	Propositions.
(En millions de nouveaux francs.)					
1. Réseau ferroviaire à grand gabarit :					
Ligne Défense—Pont de Neuilly (1).....			20	10	28
Ligne Pont de Neuilly—Etoile—la Folie.....			»	»	30
Matériel roulant la Folie—Etoile.....			»	»	4,7
Aménagement et électrification de la ligne de Vincennes.....			»	»	3
Matériel roulant ligne de Vincennes.....			»	»	6
<b>Total 1.....</b>			<b>20</b>	<b>10</b>	<b>71,7</b>
2. Autres opérations d'extension du réseau et d'augmentation de la capacité de transport :					
Allongement de la ligne de Sceaux.....	2,14	10,18	14,4	21,5	10
Mise sur pneus des trains de la ligne n° 1.....	»	8,23	30	17,8	25
Allongement des quais de la ligne n° 1.....	»	»	»	»	6,3
Autobus de grande banlieue.....	4,43	7,90	4,7	7	6,2
Dépôt d'autobus de Rungis.....	»	»	»	»	0,8
<b>Total 2.....</b>	<b>6,57</b>	<b>26,31</b>	<b>49,1</b>	<b>46,3</b>	<b>48,3</b>
3. Opérations diverses de modernisation et d'équipement :					
Programmes antérieurs.....	20,65	19,86	30,9	27,7	30
Programme 1962.....	»	»	»	»	7
<b>Total 3.....</b>	<b>20,65</b>	<b>(2) 19,86</b>	<b>30,9</b>	<b>(3) 27,7</b>	<b>(4) 37</b>
<b>Total général.....</b>	<b>27,22</b>	<b>46,17</b>	<b>100</b>	<b>(5) 84</b>	<b>(6) 157</b>

(1) Le coût total de cette opération est évalué à 176 millions de nouveaux francs.

(2) Dont 11,92 pour le réseau ferré, 5 pour le réseau routier et 2,94 pour les opérations communes aux deux réseaux.

(3) Dont 17 pour le réseau ferré, 8,5 pour le réseau routier et 2,20 pour les opérations communes aux deux réseaux.

(4) Dont 21 pour le réseau ferré, 13 pour le réseau routier et 3 pour les opérations communes aux deux réseaux.

(5) Dont 5 millions par la Régie et 79 par la caisse des dépôts.

(6) Dont 97 par la Régie.

Le programme d'investissement de premier établissement de la régie pour 1962, établi par le conseil d'administration le 7 juillet 1961, et examiné le 27 juillet 1961 par le syndicat des transports parisiens, n'a pu être retenu dans son ensemble par le conseil de direction du F. D. E. S.

Il s'élève actuellement :

- en dotations à 745,10 millions de nouveaux francs ;
- en crédits de paiements à 157 millions de nouveaux francs.

Il comporte essentiellement des opérations d'extension et d'accroissement de la capacité de transport (689,6 millions).

En particulier : la création du tronçon Etoile-La Folie (complément de 1961) qui constitue l'amorce d'un réseau express régional :

- l'électrification de la ligne de Vincennes, en vue de son intégration ultérieure à ce réseau ;
- les commandes de matériel roulant correspondant à ces deux opérations ;
- l'allongement des quais de 11 stations de la ligne n° 1.

L'effort de modernisation et d'équipement des réseaux actuels est poursuivi à peu près à la cadence des années précédentes (55,5 millions de nouveaux francs).

Le matériel nécessaire à la création des lignes de liaison rapide : Bourse—Porte Maillot et Invalides—Place Clichy, a été crédité pour une valeur de 1.622.000 nouveaux francs et imputé au programme de premier établissement 1961.

Les programmes d'investissements de premier établissement relatifs aux années postérieures à 1962 sont étudiés sous l'égide du commissariat général au plan dans le cadre du quatrième plan quadriennal de la nation et d'un plan décennal prévu pour la région parisienne.

Les propositions de la régie portent essentiellement sur les opérations d'extension et d'augmentation de la capacité de transport :

a) Poursuite de la réalisation du réseau express régional orientée selon les conclusions des études en cours sur le peuplement de la région parisienne ;

b) Augmentation de la capacité de transport des lignes du réseau métropolitain :

- par le prolongement de la ligne n° 13 de la Porte au Pont de Clichy ;
- par la reconstruction du terminus de la ligne n° 4 à la Porte d'Orléans avec aménagement d'un terminus routier ;
- par l'allongement des quais de 75 à 105 mètres (ligne n° 4) ;
- par le remplacement du matériel actuel par du matériel moderne sur pneumatique (ligne n° 9) ;
- pour le remaniement de la structure de certaines lignes (lignes 12, 13, 14) ;
- par l'augmentation de la longueur des trains des lignes n° 6 et 5 encore à 4 voitures.

c) Création de nouveaux dépôts d'autobus en banlieue et aménagement des terminus d'échange routier-ferré, afin de faire face aux besoins nouveaux de transport résultant du peuplement très rapide de la moyenne banlieue.

La poursuite du programme d'équipement complémentaire et de modernisation permettra, en outre, sur le réseau ferré de continuer les opérations en cours (réseau de distribution d'énergie), de réaliser de nouvelles installations ayant pour objet de simplifier les méthodes d'exploitation (admission par tourniquets dans les stations), d'en augmenter l'efficacité (régulation automatique des intervalles et commande centralisée) et d'accroître le confort des voyageurs (appareils élévateurs et trottoirs roulants).

En raison de l'effort financier accru qu'exigera l'exécution du IV<sup>e</sup> plan, le principe du partage du financement des dépenses entre la collectivité et la régie a été posé ; il pourrait être le suivant :

a) *A la charge de la collectivité* : les dépenses de premier établissement correspondant à des créations de liaisons nouvelles (telles que la ligne régionale Est-Ouest) résultant de décisions prises par le Gouvernement dans le cadre des plans d'urbanisme de la région parisienne. L'acquisition du matériel roulant incomberait seul à la régie ;

b) *A la charge de la régie* : les dépenses d'investissement ayant pour objet l'adaptation et la modernisation des réseaux existants.

Ce principe de partage des dépenses a été retenu par le conseil de direction du F. D. E. S. pour le financement du programme de premier établissement 1962 : sur les 157 millions de nouveaux francs à payer en 1962, 97 millions de nouveaux francs seront couverts par la régie et pour le reste, conjointement par le district de la région parisienne et l'Etat.

#### 6° Programme des travaux d'électrification de la S. N. C. F. banlieue.

##### A. — Electrifications.

Rappelons qu'ont été mises en service de la traction électrique :

En 1950, sur la banlieue Sud-Est (courant continu 1500 V) la ligne de Paris à Melun par Brunoy et la ligne de Paris à Melun par Corbeil ;

En 1959, sur la banlieue Nord (courant monophasé 25.000 V 50 Hz) la ligne de Paris à Creil.

Sont actuellement envisagées : la ligne de Mitry (1) et la ligne de Meaux pour fin 1962 ou début 1963.

##### B. — Matériel roulant.

A l'occasion des électrifications ainsi réalisées, il est prévu de mettre en service deux types nouveaux de matériel très moderne, capables de puissantes accélérations et pouvant circuler à la vitesse de 120 kilomètres-heure :

- les éléments automoteurs type « Sud-Est » en service au nombre de 82 automotrices et 169 remorques sur les régions Sud-Est, Sud-Ouest et Ouest (banlieue Montparnasse) ;
- les éléments automoteurs type « monophasé 25.000 V », dont les premières unités viennent de faire leur apparition.

Ils sont destinés aux banlieues Nord et Ouest (lignes de Mantes).

Poursuivant en 1961 son effort d'équipement des lignes électrifiées, la S. N. C. F. a commandé :

- 35 remorques d'automotrices électriques, destinées à renforcer les éléments automoteurs à courant continu 1.500 V en service sur les lignes des banlieues Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est.
- 65 remorques d'automotrices électriques destinées à la banlieue Nord.

La commande d'automotrices électriques du type « monophasé 25.000 V » se trouve différée jusqu'à ce que soient terminés les essais, actuellement en cours, des premières unités.

Par ailleurs, la S. N. C. F. se prépare à commander 20 locomotives électriques à courant monophasé du type BB 16.500, pour l'équipement des lignes des banlieues Est et Nord, sur lesquelles l'électrification doit être mise en service fin 1962, début 1963.

##### C. — Création de stations nouvelles.

Le tableau figurant ci-dessous donne la liste des stations qui ont été ouvertes de 1950 à 1961 sur les diverses lignes de banlieue.

STATION OUVERTE.	LIGNE	REGION	ANNEE de mise en service.
Yerres .....	Paris-Lyon — Melun via Brunoy .....	Sud-Est	1950
Le Vert de Maisons .....	Paris-Lyon — Villeneuve-Saint-Georges .....	Sud-Est	1955
La Haquinlière .....	Massy-Palaiseau — Saint-Rémy-les-Chevreuses .....	Ouest	1957
Garges .....	Paris-Nord — Creil .....	Nord	1959
Beauregard-la-Châtaigneraie .....	Paris-Saint-Lazare — Saint-Cloud — Saint-Nom-la-Frêche .....	Ouest	1959
Viry-Châtillon .....	Paris-Lyon — Melun via Corbeil .....	Sud-Est	1959
Les Noues .....	Paris-Nord — Creil .....	Nord	1961

(1) Avec quadruplement des voies entre Aulnay et Villeparisis, et triplement au-delà.

## D. — Autres aménagements réalisés.

1. — Mise en service, au service d'hiver 1959-1960, d'un terminus intermédiaire à Suresnes, sur la ligne de Paris-Saint-Lazare à Versailles RD et Saint-Nom-la-Bretèche.

Cette installation a permis, sans pour autant réduire la desserte de Versailles, de doubler aux heures de pointe du trafic la fréquence des trains en provenance ou à destination de la branche de Saint-Nom-la-Bretèche.

A l'origine, 1 train sur 2 était limité à Marly.

Depuis la mise en application du service d'hiver 1961-1962, tous les trains, à la pointe du soir, ont désormais leur terminus à Saint-Nom-la-Bretèche.

2. — Prolongement jusqu'à Maisons-Laffitte de la troisième voie banalisée existant entre Houilles-Carrières et Sartrouville.

Ce dispositif, mis en service en 1961, a permis de fixer à Maisons-Laffitte le terminus d'un certain nombre de trains antérieurement limités à Sartrouville et d'améliorer ainsi notablement la desserte de ce secteur.

## IV. — LES ROUTES ET LE FONDS ROUTIER

## A. — Les routes.

On examinera successivement dans ce chapitre :

- la sécurité routière ;
- l'entretien ;
- le programme de travaux du réseau national sur F. S. I. R.
- les observations de la commission.

## La sécurité routière.

Un renforcement des postes de secours sur route est prévu au chapitre 36-21, article 2 : la commission exprime le désir de voir ce crédit renforcé afin de pouvoir aider les efforts louables des secouristes de la Croix-Rouge. Le crédit de 1.000 NF accordé à l'O. N. S. E. R. (Organisme national de sécurité routière) pour l'étude des causes profondes des accidents automobiles, est reconduit.

## L'entretien.

Les crédits d'entretien se montent en 1962 à 277 millions de nouveaux francs. Ils sont en augmentation de 21,2 millions de nouveaux francs. Le Gouvernement tient sa promesse d'augmenter ces crédits de 20 millions par an pour atteindre un premier objectif de 300 millions de nouveaux francs par an en 1963.

## B. — Le fonds routier.

Le montant total des autorisations de programme 1962 s'élève à 858 millions de nouveaux francs contre 976 en 1961.

Pour la tranche nationale, les chiffres sont respectivement de 698 contre 816, sans tenir compte des autorisations supplémentaires ouvertes en cours d'année 1961 qui se sont élevées à près de 40 millions.

## Fonds routier. (Autorisations de programme.)

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS	AUTORISATIONS	DIFFERENCES
	de programme pour 1961.	de programme pour 1962.	
	(En millions de nouveaux francs.)		
Tranche nationale.....	(1) 816	(2) 898	— 118
Tranche départementale..	37,500	44,500	+ 7
Tranche urbaine.....	65	88	+ 3
Tranche communale....	57,500	47,500	— 10
Totaux .....	976	858	— 118

(1) Compte tenu des 66 millions de nouveaux francs inscrits dans la loi de finances rectificative et y compris 25 millions de nouveaux francs pour la reconstruction des ponts détruits.

(2) Dont 30 millions de nouveaux francs pour la reconstruction des ponts détruits.

Les crédits de paiement se situent par contre à un niveau plus élevé qu'en 1961, 572 millions contre 459, dont, pour la tranche nationale, 440,4 contre 328,4 — augmentation très appréciable même si l'on considère que des crédits de paiement supplémentaires ont été ouverts en 1961 pour 12 millions environ.

## Fonds routier. (Crédits de paiement.)

NATURE DES DEPENSES	CREDITS	CREDITS	DIFFERENCES
	de paiement pour 1961.	de paiement pour 1962.	
	(En millions de nouveaux francs.)		
Tranche nationale.....	(1) 328.400	(2) 440.400	+ 112.000
Tranche départementale..	29.000	45.130	+ 16.130
Tranche urbaine.....	44.600	35.100	— 9.500
Tranche communale.....	55.000	49.370	— 5.630
Frais de fonctionnement.	2.000	2.000	»
Totaux .....	459.600	572.000	+ 113.000

(1) Compte tenu des 10 millions de nouveaux francs ouverts par la loi de finances rectificative et y compris 25 millions de nouveaux francs pour la reconstruction des ponts détruits.

(2) Dont 30 millions de nouveaux francs pour la reconstruction des ponts détruits.

## La tranche communale.

La tranche communale, elle, est en diminution tant en autorisations de programme qui passent de 57,5 millions en 1961 à 47,5 millions en 1962, qu'en crédits de paiement qui passent de 55 millions en 1961 à 49,3 millions en 1962. On peut dire, grosso modo, que la diminution des autorisations de programme de toutes les tranches est composée par l'augmentation des crédits de paiement. De telles augmentations profitent essentiellement à la tranche nationale.

## Le retard du programme d'autoroutes.

Il était naturel qu'il y ait un mouvement de bascule entre les autorisations de programme consenties pour la tranche nationale et les crédits de paiement correspondants. Les premières diminuent progressivement et les seconds augmentent progressivement jusqu'à atteindre tous les deux le rythme de croisière de 600 millions de nouveaux francs par an qui est à la base du programme routier dans les années à venir. Toutefois, ce rythme de croisière ne sera atteint qu'en 1964 et ceci laisse déjà prévoir sur le programme d'autoroutes de 2.000 kilomètres, 1960-1975, un retard appréciable. Un calcul rapide montre, en effet, qu'à partir de 1960 le programme d'autoroutes, pour être exécuté complètement, nécessiterait 400 millions de nouveaux francs par an : ce qui reste encore financièrement possible, mais à condition de diminuer le pourcentage de 50 p. 100 qui devait être réservé aux travaux d'aménagement des itinéraires principaux du réseau national. Il conviendra de remarquer, en effet, que la répartition de ces 600 millions annuels était prévue à 300 millions pour les autoroutes et 300 millions pour l'aménagement des routes nationales.

Une autre solution reste encore possible pour rattraper le retard : c'est l'émission de tranches d'emprunt destinées à apporter le complément de ressources nécessaires pour les investissements du programme spécial d'autoroutes. Mais le Gouvernement, interrogé à ce sujet, ne compte pas généraliser cette pratique et n'emploiera les emprunts que pour le financement d'opérations bien spéciales. Tel serait le cas d'opérations localisées comme l'a été l'autoroute Estrel-Côte d'Azur. Tel serait le cas aussi, mais sur une plus grande échelle, pour l'autoroute Paris-Bruxelles dont le financement par le Fonds européen est en cours de négociations avec les autorités du Marché commun.

## Exécution du programme 1961.

Si le ministère des travaux publics a donné, à titre indicatif, le plan de consommation des crédits annuels sur la base de croisière de 300 millions de nouveaux francs pour les aménagements du réseau national et 300 millions pour la construction d'auto-

routes, il n'entend pas se lier à l'avance et nul ne saurait lui en faire un grief. C'est ainsi que cette année la répartition des 440 millions prévus au budget 1961 a été la suivante :

— Autoroutes .....	170 millions.
— Réseau national.....	240 —
— Reconstruction des ponts.....	30 —

Il est à noter que, contrairement aux autres départements ministériels, tous les crédits alloués seront intégralement dépensés le 31 décembre 1961.

Les principales opérations effectuées en 1961 par l'intermédiaire du Fonds spécial d'investissement routier, sont énumérées dans une note insérée en annexe.

#### Observations de la commission des finances.

M. Charvet s'élève contre le péage sur les autoroutes. MM. Denvers et Weinman se plaignent de la lenteur de la reconstruction des ponts sur le réseau départemental et rejoignent ainsi l'observation de M. Yrissou concernant l'insuffisance de la tranche départementale du réseau routier : c'est là une question de répartition des diverses tranches au sein du F. S. I. R., et la tranche communale est la plus touchée.

Votre rapporteur estime que les ressources de la tranche nationale sont déjà bien justes et constate qu'on ne peut augmenter les tranches locales qu'en augmentant les ressources globales du F. S. I. R., qui ont cependant été portées cette année à 572 millions contre 449 en 1961 (loi de finances) ou 459 (loi de finances rectificative).

### V. — LA COORDINATION DES TRANSPORTS

#### Remise en ordre des transports routiers.

La remise en ordre des transports routiers, qui s'annonçait au début de l'exécution du budget 1961 avec la remise en ordre des autorisations de transport et l'étude de la tarification routière, est chose faite à l'aube de 1962.

La tarification routière a été mise en vigueur et les mesures réglementaires que cette tarification appelait ont été prises.

#### Les principes de la coordination rail-route.

Il convient de rappeler ici que le but de toutes les mesures de coordination du Gouvernement est d'orienter le trafic vers les voies de transport de moindre prix de revient, et ceci, d'une part, pour abaisser le plus possible le coût du poste transport dans les frais de la nation et, d'autre part, pour mieux préparer l'insertion des transports français dans la politique commune de transports du Marché commun.

Dans cette optique libérale, le contingentement — malgré la remise en ordre des autorisations et les nouveaux contingents d'expansion — et la fiscalité sont des pis-aller ; la coordination technique, elle, contribue efficacement à l'orientation du transport vers les moyens de plus bas prix de revient. Mais ces modes d'action ne sont pas les méthodes essentielles et on ne peut rien faire sans ce levier capital qu'est la tarification routière.

En effet, la S. N. C. F. a fait un gros effort d'équipement sur certains axes, qui sont les axes électrifiés ; mais la péréquation des tarifs qui lui est imposée ne lui permet pas plus qu'aux usagers de retirer tout le bénéfice de ses abaissements de prix de revient.

Les statistiques montrent, en effet, que les transporteurs routiers, en collant non seulement à ces grands axes, mais également aux tarifs pratiqués par la S. N. C. F. sur ces grands axes, mais avec une légère baisse, continuent de prospérer de plus en plus avec des tarifs qui sont supérieurs à ceux qui pourrait consentir la S. N. C. F. si elle n'était pas astreinte à la péréquation. Inversement, sur les axes où les prix de revient de la S. N. C. F. sont élevés et où elle est obligée de consentir des tarifs inférieurs à son prix de revient, elle ne se trouve pas assez soulagée par les transporteurs routiers.

#### La tarification routière.

La tarification obligatoire des transporteurs routiers va donc permettre enfin au Gouvernement de faire diverger la tarification ferroviaire et la tarification routière dans l'intérêt des usagers afin d'orienter le trafic vers les voies où le prix de revient est le plus bas. La déperquation des tarifs de la S. N. C. F. permettra d'appuyer le mouvement en diminuant les tarifs sur les lignes à faible prix de revient et en les augmentant sur les lignes à prix de revient plus élevé. Tout naturellement sur ces dernières, elle sera relayée par les transporteurs routiers.

#### Les mesures réglementaires de remise en ordre du transport routier.

Le corollaire de cette tarification des transporteurs routiers est le contrôle de ces transports par l'Etat, à l'aide des feuilles de route et du corps de contrôleurs routiers dont la création a été financée dans le collectif de l'année en cours ; dans le même temps des mesures réglementaires ont été prises pour assainir les pratiques les plus critiquables de la profession. C'est ainsi que maintenant le corps des contrôleurs de l'Etat devient complètement indépendant des entreprises de transport, quels qu'elles soient, au sein desquelles, ils ne sont plus recrutés.

Par ailleurs, les professions intermédiaires deviennent plus étroitement réglementées. Leurs marges sont limitées et les bureaux de fret où l'offre et la demande sont largement confrontées, reliés entre eux par telex dans toute la France, et qui sont obligatoires pour les transporteurs sortant du rayon d'action de leur zone courte, vont permettre une meilleure organisation du marché du transport.

C'est ainsi qu'on ne verra plus l'anarchie des frets causée par la recherche à tout prix du fret de retour et des conditions de rémunération insuffisamment rémunératrices imposées à certains petits transporteurs dans les mêmes circonstances.

Contrairement aux craintes qu'elles ont suscitées ces mesures ne traduisent pas l'imposition par l'Etat d'un carcan sur la profession. C'est ainsi par exemple que les bureaux de fret ne seront point des organismes étatiques mais des organismes où les professions intéressées seront représentées sous l'égide des chambres de commerce.

En contrepartie la profession sera appelée à s'orienter davantage vers la formation professionnelle de ses adhérents et corrélativement bénéficiera au fur et à mesure de l'expansion économique d'un élargissement progressif des contingents.

#### Conclusion.

Ainsi, alors que rien d'essentiel n'avait été fait pour mettre en vigueur le décret de 1949 sur la coordination, l'année 1961 a vu la mise en place d'un dispositif qui, loin de bouleverser le système des transports, constitue un cadre souple où les lois naturelles de l'économie amèneront une modification progressive de la situation des transports dans un sens favorable à l'intérêt général. Toute cette action est saine et elle est à mettre à l'actif du Gouvernement, qui n'a pas ménagé sa peine pour convaincre et instruire les intéressés.

Sous réserve des observations qui ont été faites sur les divers chapitres de ce rapport, votre commission des finances vous propose l'adoption des crédits du budget des travaux publics et des transports, relatifs aux routes et aux chemins de fer.

### VI. — NOTES ANNEXES

#### NOTE N° 1

#### Principales opérations effectuées en 1961 par l'intermédiaire du F. S. I. R.

##### I. — Autoroutes.

- Autoroute du Nord — Paris—Roissy (Seine et Seine-et-Oise).
- Autoroute Ouest de Lille (2<sup>e</sup> tranche jusqu'à la sortie d'Armentières).
- Autoroute du Sud — Corbeil—Nemours (Seine-et-Oise et Seine-et-Marne).
- Prolongement de l'autoroute de l'Ouest jusqu'à Bonnières (Seine-et-Oise) :
  - déviation de Mantes dotée pour la totalité ; le reste de la section doté pour les terrains seulement.
- Autoroute du Sud de Lyon (Rhône et Isère) et aménagement des quais de Vienne.
- Autoroute de la vallée du Rhône ; section d'Auberives :
  - déviation du Nord de Valence ;
  - déviation d'Orange ;
  - déviation de Bédarrides—Bonpas de la R. N. 7.
- Autoroute Metz—Thionville (2<sup>e</sup> tranche).
- Autoroute Esterel—Côte d'Azur (achèvement) et bretelles de raccordement.

## II. — Aménagement du réseau (principales opérations).

Ain .....	N. 436	P. N. de Bourg-en-Bresse.
Alpes-Maritimes ...	N. 202	Couverture de la voie ferrée à Cannes (part de l'Etat R. N.). Doublement de la route côtière (pont Saint-Ludovic) aux abords de la frontière.
Bouches-du-Rhône ..	N. 113	Déviations de Salon. Aménagement des accès de l'autoroute Est.
Corrèze .....	N. 20	Elargissement du tunnel routier d'Uzerche.
Côtes-du-Nord .....	N. 12	Rocade Est de Saint-Brieuc.
Doubs .....	N. 463	Bretelle de Montbéliard.
Gironde .....	N. 10	Construction d'un nouveau pont à Bordeaux (partiel).
Ille-et-Vilaine .....	N. 163	Pont Saint-Hélier à Rennes.
	N. 137	Aménagement au droit des usines Citroën.
Indre-et-Loire .....	N. 152	Redressement de virages à Port-Charbonnier. Redressement de virages à Saint-Etienne-de-Chigny.
	N. 760	Pont de Noyan-de-Touraine.
Loire .....	N. 88	Déviations de Rive-de-Gier.
Maine-et-Loire .....	N. 752	Reconstruction du pont de Saint-Florent-le-Vieil.
Marne .....	N. 44	Déviations de Châlons.
Nièvre .....	N. 7	Déviations de Nevers.
Nord .....	Nouvelle	Voie express Dunkerque—Bergues première partie (au nord de la R. N. 40 actuelle). Déviations de Cuiney-Planque.
Basses-Pyrénées ..	N. 117	Déviations d'Artix. Pont sur l'Ouhabia.
Pyrénées-Orientales.	N. 9	Pont du Boulou.
Bas-Rhin .....		Pénétrante Sud de Strasbourg (terrains).
Savoie .....	N. 202	Reconstruction dans les gorges de l'Arly.
Seine .....	N. 308	Reconstruction des ponts de Courbevoie et de la Grande-Jatte sur la Seine.
	N. 310	Reconstruction du pont d'Epinay sur la Seine.
Seine-et-Marne ....	N. 3	Déviations de Villeparisis.
Seine-et-Oise .....	N. 20	Déviations d'Etampes.
	N. 1	Déviations de Saint-Brice.
	N. 14	Déviations de Sannois-Franconville.
Tarn-et-Garonne ..	N. 658	Aménagement de l'ex-voie ferrée Lexos—Montauban.

Divers (travaux de première sorte, reprofilage, opérations de sécurité, pistes cyclables, acquisitions immobilières, reconstruction de ponts détruits par faits de guerre).

## NOTE N° 2

## Programme du F. S. I. R. pour 1962.

Les principales opérations financées en 1962 par le F. S. I. R. seront les suivantes :

## a) Autoroutes.

Autoroute du Nord de la France : section Paris—Senlis.  
 Autoroute de Normandie : section Orgeval—Chaufour.  
 Autoroute Paris—Lyon : section Corbeil—Nemours.  
 Autoroute Paris—Lyon : section Auxerre—Avallon.  
 Autoroute Lyon—Marseille : section Lyon—Valence.  
 Autoroute Ouest de Lille.  
 Autoroute Metz—Thionville.  
 Autoroute Est de Marseille.  
 Autoroute Strasbourg—Bâle : pénétrante Sud de Strasbourg—Mulhouse (Glabshelm) Saint-Louis-la-Chaussée.

## Déviations intégrales à des autoroutes :

R. N. 6 : déviations d'Anse—Villefranche (Rhône).  
 R. N. 7 : déviations d'Orange.  
 Déviations entre Bédarrides et Bonpas (Vaucluse).  
 Route express Dunkerque—Bergues.

## b) Réseau routier.

R. N. 20 : déviations d'Etampes.  
 R. N. 20 : déviations d'Olivet (Loiret).  
 R. N. 14 : déviations de Sannois.  
 R. N. 88 : déviations de Rive-de-Gier.  
 R. N. 7 : déviations de Montargis.  
 R. N. 97 : sortie Est de Toulon.  
 Rocade de Rennes.  
 Pont de Bordeaux.  
 Pont de Martrou (Charente-Maritime).  
 Pont de Nantes.  
 Galerie de la Marionnaise pour le déneigement du Lautaret.  
 Divers : opérations de sécurité, pistes cyclables, acquisitions immobilières, reconstruction de ponts détruits par faits de guerre, etc.  
 Par ailleurs, il est prévu de nombreux travaux d'aménagement sur place pour lesquels un gros effort sera fait.

## NOTE N° 3

## Les récentes mesures intervenues en matière de coordination des transports.

Au cours des travaux préparatoires qui ont précédé le vote de la loi de finances pour 1961, l'Assemblée nationale a donné son approbation à la mise en œuvre de la tarification obligatoire des transports publics routiers de marchandises.

D'autre part, le Gouvernement s'est engagé, comme corollaire de cette mesure, à procéder simultanément à une réforme des textes réglementaires pour permettre à l'Etat de jouer un rôle plus important dans le contrôle des groupements professionnels et de promouvoir une meilleure organisation commerciale des transports routiers.

Les mesures intervenues récemment concernant donc à la fois la coordination tarifaire et la coordination réglementaire des transports.

En outre, un cadre de contrôle routiers, chargés de vérifier l'application de ces mesures, est en cours de création, un crédit venant d'être ouvert à cette fin par le « collectif » de juillet.

## 1. — Coordination tarifaire.

La tarification obligatoire des transports publics routiers de marchandises est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet dernier, conformément à la décision ministérielle du 16 janvier 1961 (*Journal officiel* du 18 janvier) homologuant les propositions qui avaient été présentées le 16 août 1960 par le comité national routier.

Il s'agit là d'une importante étape de la coordination tarifaire du rail et de la route, dont les principes avaient bien été posés par les articles 35, 36 et 37 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949, mais qui, jusqu'à présent, n'avait pu être réalisée.

Or, cette coordination est essentielle pour permettre d'atteindre les objectifs définis par l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949, dont les dispositions concernant l'équilibre des finances publiques prescrivent notamment d'assurer :

« L'utilisation du mode de transport qui, compte tenu de la valeur des services rendus aux usagers et des servitudes imposées par la condition de service public, entraîne pour la nation le coût de production réel minimum. »

La tarification obligatoire est appelée à jouer un rôle primordial pour orienter le choix des usagers vers les solutions les plus favorables aux intérêts financiers de la collectivité.

La récente mise en œuvre de cette tarification a fait l'objet des textes énumérés ci-après :

- décision ministérielle du 16 janvier 1961, déjà citée, homologuant les tarifs d'application ;
- décret du 16 janvier 1961 modifiant l'article 4 du décret du 4 août 1958 fixant la procédure d'approbation des tarifs routiers ;
- arrêté du 19 juin 1961 fixant les conditions de procédure des accords tarifaires et instruction ministérielle de la même date précisant les conditions générales auxquelles doivent répondre ces accords ;
- décret du 26 juin 1961 modifiant l'article 14 du décret du 19 décembre 1952 relatif aux professions auxiliaires de transport, fixant les dispositions selon lesquelles les commissionnaires de transport appliqueront la tarification ;
- décret du 26 juin 1961 codifiant la procédure d'approbation des tarifs de transports publics routiers de marchandises.

Actuellement, la tarification obligatoire n'est applicable qu'aux seuls envois de plus de 5 tonnes expédiés à plus de 150 kilomètres. Quelques marchandises en sont provisoirement exclues et, en outre, elle ne concerne pas certains transports effectués par des véhicules spécialisés.

L'administration s'est attachée à donner à cette tarification une réelle souplesse :

- en fixant une fourchette assez large entre le prix minimal et le prix maximal ;
  - en homologuant de nombreux barèmes particuliers consacrant des abaissements de prix pour des trafics importants et réguliers ;
  - et prévoyant certaines dispositions spéciales définies au chapitre VII du titre I du recueil général des tarifs ;
- enfin, dans le but de régler des problèmes particuliers, en permettant, à titre exceptionnel, la conclusion d'accords tarifaires dispensés de publicité.

D'autre part, en vue de faciliter le contrôle, un arrêté du 17 juillet 1961 a modifié celui du 13 décembre 1952 instituant notamment la feuille de route, qui sera désormais établie selon un nouveau modèle portant une énonciation plus complète des indications à fournir (prix du transport et prix de traction). En outre, il est prescrit qu'un exemplaire de ce document est destiné au contrôle sur route et au contrôle tarifaire.

De même, en ce qui concerne les professions auxiliaires de transport, un arrêté paraîtra incessamment pour spécifier les documents à tenir qui permettront, lors des vérifications, de recouper leurs indications par celles inscrites sur les feuilles de route établies par les transports publics.

## II. — Coordination réglementaire.

Les mesures de coordination tarifaire ne se révèlent efficaces que s'il est possible d'en surveiller strictement l'application.

Il s'agissait donc, en premier lieu, d'affirmer le contrôle de l'administration, résultant des obligations qu'elle impose, et en second lieu, de mettre en place une organisation commerciale assurant un meilleur fonctionnement du marché des transports.

Aussi neuf décrets, publiés au *Journal officiel* du 1<sup>er</sup> juillet dernier, sont-ils venus apporter des réformes essentielles aux comités techniques départementaux des transports et à la réglementation des transports publics routiers de marchandises (groupements, professionnels, auxiliaires de transport et bureaux régionaux de fret).

### *Les comités techniques départementaux des transports.*

La réforme établit une distinction très nette entre les attributions de l'administration, en l'espèce le préfet, à qui appartient uniquement la décision et celle du comité technique départemental qui devient un organisme purement consultatif.

A cet effet, le décret n° 61-675 du 30 juin 1961 modifie les dispositions de l'article 44 du décret du 14 novembre 1949.

L'arrêté interministériel du 19 juillet 1961 définit l'organisation et le fonctionnement du comité.

Les principales modifications concernent les attributions et la composition du comité. L'article 44 précise que celui-ci est un organisme consultatif dont les avis ne lient plus, en aucun cas, l'administration.

Il n'a pas paru nécessaire de remodeler complètement les comités techniques départementaux, mais l'expérience a montré l'opportunité de prévoir leur articulation en formations spécialisées, aussi bien pour confirmer celles qui ont été déjà instituées que pour régulariser la situation de celles qui n'ont actuellement qu'une existence de fait.

Cette nouvelle structure doit permettre d'augmenter l'efficacité du comité technique départemental. Grâce à la possibilité, pour le comité, de déléguer certaines de ses attributions à une commission permanente, l'instruction et le règlement de nombreux affaires (cessions ou locations de fonds de commerce par exemple) pourront être accélérés.

Par ailleurs, la création, au sein du comité, d'une commission présidée par un magistrat et chargé d'émettre les avis prévus à l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 modifiée doit permettre de recourir plus facilement à la procédure des sanctions administratives.

Pour ce qui concerne la composition du comité, les textes précités prévoient trois membres supplémentaires (un magistrat, l'inspecteur d'académie, un représentant des commissionnaires de transport) et augmentent d'une unité la représentation des usagers d'une part, et des entreprises de transports urbains et interurbains d'autre part.

La réforme, loin d'amoindrir le rôle des comités techniques départementaux, doit permettre, en faisant un net partage entre les pouvoirs de décision appartenant à l'administration et le rôle de conseil dévolu au comité, d'améliorer l'instruction des affaires et de rendre plus rapide la décision à intervenir.

### *Les groupements professionnels routiers et le comité national routier :*

Décret n° 61-676 du 30 juin 1961 modifiant les articles 40 et 42 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Décret n° 61-677 du 30 juin 1961 relatif à l'organisation, au fonctionnement et au contrôle des groupements professionnels routiers.

Décret n° 61-678 du 30 juin 1961 relatif à l'organisation et au fonctionnement du comité national routier.

Les règles de fonctionnement des G. P. R. faisaient jusqu'à présent l'objet de statuts annexés au décret du 14 janvier 1957. Il a été jugé opportun de rassembler dans un même décret toutes les dispositions concernant les attributions et les règles de fonctionnement de ces organismes.

La réforme porte principalement sur les points ci-après :

1° Diminution du nombre des G. P. R., dont les circonscriptions coïncident désormais (à deux exceptions près) avec les circonscriptions administratives fixées par le décret du 2 juin 1960 ;

2° Les attributions respectives de l'administration et des G. P. R. sont précisées ; le contrôle de la tarification et l'application éventuelle des sanctions relevant désormais directement des ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Les G. P. R. apporteront, d'autre part, leur concours à l'administration pour la mise en œuvre de la tarification :

- par l'information de leurs adhérents ;
  - par la centralisation et le dépeuplement des feuilles de route ;
  - par l'intervention, sur le plan de la discipline professionnelle, auprès des adhérents pour l'application correcte de la tarification ;
- 3° Le budget et les comptes des G. P. R. sont soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef.

Le décret relatif au comité national routier comporte des réformes analogues.

### *Les professions auxiliaires de transport et les bureaux régionaux de fret :*

Décret n° 61-679 du 30 juin 1961 relatif aux professions auxiliaires de transport.

Décret n° 61-683 du 30 juin 1961 relatif aux bureaux régionaux de fret pour les transports routiers de marchandises.

Décret n° 61-680 du 30 juin 1961 relatif à l'organisation, au fonctionnement et au contrôle des groupements des commissionnaires de transport.

Décret n° 61-681 du 30 juin 1961 relatif à l'organisation et au fonctionnement du comité national des commissionnaires de transport.

A. — En ce qui concerne l'organisation de la fonction commerciale du transport, le but à atteindre est double :

- réorganiser la profession d'auxiliaire de transport ;
- normaliser le marché, et notamment protéger le transporteur à la recherche d'un fret de retour.

En premier lieu, il convenait de revenir à la distinction traditionnelle entre, d'une part, les courtiers de fret dont le rôle se limite à mettre en rapport les détenteurs de fret et les transporteurs et, d'autre part, les commissionnaires de transport qui interviennent comme premier voiturier et prennent, à l'égard du client, la responsabilité de la bonne exécution du transport. Cette distinction est d'ailleurs conforme à la législation telle qu'elle résulte des articles 82, 96 et suivant du code de commerce.

De plus, la pratique a montré que l'affrètement de camions automobiles et le groupage sont, l'un et l'autre, effectués par des entreprises qui assurent 80 p. 100 de l'activité des commissionnaires de transport.

Il a donc paru justifié de ne prévoir qu'une seule licence pour l'affrètement et le groupage.

Les licences délivrées aux professions auxiliaires de transport seront au nombre de quatre :

- deux licences de commissionnaire de transport (marchandises diverses ; denrées périssables) ;
- licence spéciale d'exploitant de bureaux de ville ;
- licence de courtier de fret.

Les licences de commissionnaire de transport seront valables soit pour l'ensemble du territoire, soit pour une région déterminée. Elles seront délivrées par le ministre et permettront l'exercice de toutes les activités réglementées des commissionnaires de transport (affrètement, groupage).

Les licences d'exploitant de bureaux de ville et de courtier de fret seront valables pour une région déterminée et seront délivrées par le préfet.

En outre, le décret relatif aux professions auxiliaires de transport institue, pour les commissionnaires, une chambre de discipline et une caisse de garantie.

B. — Le décret n° 61-683 prévoit la création d'un réseau de bureaux régionaux de fret

La réforme tend à améliorer le fonctionnement des mécanismes traditionnels et ne limite la possibilité du libre choix du transporteur par le chargeur qu'aux seuls cas où il faut mettre fin à des abus (exploitation par des intermédiaires du transporteur à la recherche d'un fret de retour).

Les bureaux régionaux de fret, grâce à leur intercommunication par réseau téléx, assureront une meilleure information des transporteurs et des usagers; ils amélioreront considérablement les conditions de rapprochement de l'offre et de la demande.

D'autre part, ils interviendront comme bureau obligatoire d'affrètement pour les transporteurs qui se trouvent hors de la zone courte de leur centre de rattachement.

Le fonctionnement de ces bureaux, qui vont être mis en place durant le cours de l'année prochaine, doit contribuer à la régularisation des prix du transport et à l'amélioration du rendement des véhicules en diminuant, notamment, les parcours à vide.

Ces bureaux seront créés sous les auspices des régions économiques et des chambres régionales d'agriculture et seront gérés par des représentants des transporteurs publics routiers et des commissionnaires de transport, sous le contrôle de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Leur fonctionnement sera suivi par des commissions de surveillance dont les membres seront désignés par les chambres de commerce et d'industrie et par les chambres d'agriculture.

C. — D'autre part, à l'instar de la réglementation relative aux groupements professionnels routiers et au comité national routier, deux décrets instituent, dans des conditions analogues, des groupements régionaux et un comité national des commissionnaires de transport.

D. — Enfin, le décret n° 61-682 du 30 juin 1961 relatif aux comités régionaux et au conseil national de coordination tarifaire, harmonise le décret n° 57-330 du 16 mars 1957 avec les nouveaux textes précités.

### III. — Création d'un cadre de contrôleurs routiers.

L'article 25 de la loi de finances du 14 avril 1952, modifié par l'ordonnance n° 58-1297 du 23 décembre 1958, a prévu la substitution d'un cadre unique d'assistants techniques relevant directement de la puissance publique, aux assistants techniques désignés par application de l'article 161 du décret du 12 janvier 1939 et dont actuellement la plupart dépendent en fait des groupements professionnels ou des entreprises de transport, qui les recrutent et les rétribuent.

La mise en place du nouveau cadre, dont les agents recevront l'appellation de « contrôleurs routiers », plus conforme à la nature de leur mission, est prévue à compter du 1<sup>er</sup> octobre prochain.

Ces agents seront spécialement habilités, par le ministre des travaux publics et des transports, à exercer le contrôle de l'application des dispositions réglementaires relatives à l'harmonisation et à la coordination des transports ferroviaires et routiers (voyageurs et marchandises).

Leur action s'exercera notamment dans les domaines suivants :

- surveillance de l'application de la tarification obligatoire des transports publics routiers de marchandises;
- surveillance de l'application des dispositions réglementaires relatives aux professions auxiliaires de transport;
- contrôle du trafic routier international.

Sur le plan budgétaire, il est à prévoir que les activités de ces agents, chargés de relever des infractions punies, par les lois précitées, d'amendes s'élevant de 200 à 10.000 NF, vont se traduire pour le Trésor par un important supplément de recettes.

Telles sont les principales mesures dont la mise en œuvre doit permettre d'améliorer le fonctionnement des organismes de la coordination rail-route, d'assainir le marché des transports et, en définitive, d'alléger les charges de l'état.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1459

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Par M. Catalifaud, député.

## TOME II

## XV. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

Mesdames, messieurs, l'avis de votre commission de la production et des échanges sur le budget des travaux publics et des transports comprendra trois parties:

Première partie. — Crédits de fonctionnement.

Deuxième partie. — Fonds d'investissement routier.

Troisième partie. — Moyens de communication (S. N. C. F. R. A. T. P.).

Le budget Travaux publics et transports, à l'exclusion des chapitres Ports maritimes, Navigation intérieure et Tourisme qui sont traités dans d'autres rapports, s'intègre dans le projet de loi de finances pour 1962.

Le budget 1961 avait apporté une certaine satisfaction et laissé entrevoir l'application d'une politique routière. Si le budget 1962 est dans la même ligne pour certains domaines, par contre il nous apparaît décevant en ce qui concerne le strict entretien du réseau routier national existant.

La réforme de structure des cadres de l'administration des ponts et chaussées se poursuit méthodiquement.

Mais...

Aucun effort financier n'a été envisagé pour assurer l'entretien, l'aménagement, la conservation du réseau routier national existant et cela en dépit de nos appels répétés.

Aucune solution n'a encore été apportée aux problèmes d'entretien courant des chaussées et accessoires par les services d'organisation et méthodes créés depuis quelques années par le ministère. Et les crédits attribués pour le strict entretien sont notoirement insuffisants.

D'autre part, l'action menée à l'échelon central en ce qui concerne la constitution du réseau d'autoroutes nous paraît vouloir centraliser par trop le service chargé de la construction des autoroutes et délaisser le service ordinaire des ponts et chaussées qui pourtant, jusqu'alors, a prouvé sa compétence et sa valeur en la matière ainsi d'ailleurs que dans d'autres domaines.

Il nous paraît donc néfaste de faire appel, pour la construction des autoroutes à d'autres techniciens et d'autres organismes au détriment de la qualité du travail.

## Au titre recette.

L'article 16 de la loi de finances pour 1962 tendait à instituer une redevance locale sur le stationnement des véhicules automobiles.

L'exposé des motifs assignait à cette redevance un double but :

- 1) Décourager toute occupation abusive du domaine public et rendre à la route sa pleine capacité de trafic ;
- 2) Affecter les ressources ainsi créées pour améliorer la circulation et le stationnement.

Ainsi l'Etat donnait aux communes un conseil qu'il devrait bien lui-même entendre.

Nous estimons que l'institution d'une redevance locale sur le stationnement des véhicules automobiles qui faisait l'objet de l'article 16 du projet de loi de finances a déchainé une polémique passionnée, entraînant des arguments en faveur et des arguments contre, très valables les uns et les autres.

Il faut constater que les voies parisiennes et les voies des grandes agglomérations sont encombrées par les voitures stationnant à la même place dès 8 ou 9 heures, jusqu'à 18 ou 19 heures. Le départ de ces voitures, le soir, embouteille d'ailleurs les artères principales et les sorties de la capitale.

Le stationnement est étudié depuis longtemps ; le problème revient périodiquement à l'ordre du jour ; mais il faut reconnaître que, jusqu'à présent, aucune conclusion n'a été adoptée.

La solution qui était préconisée par le projet de loi de finances n'était peut-être par la meilleure, mais elle avait le mérite, au moins, de proposer une solution effective et applicable. Puisqu'elle n'est pas approuvée, nous souhaitons qu'alors des dispositions soient prises très rapidement dans ce domaine.

Il ne faut pas systématiquement démolir, il faut créer. Donc, nous attendons les réalisations apportant le remède. Car la circulation, à Paris notamment, devient épouvantable et la possibilité de stationner inexistant malgré les dispositions déjà prises, par l'institution de la zone bleue.

## PREMIERE PARTIE

## CREDITS DE FONCTIONNEMENT

Le montant global des crédits de paiement dont le Gouvernement propose l'ouverture au titre du budget des travaux publics et des transports (section 1) s'élève, pour 1962 (compte tenu des dépenses sur ressources affectées) à..... 3.223,1 millions NF  
alors que les crédits accordés pour 1961  
atteignaient ..... 2.989,9 —

soit une augmentation de..... 233,2 millions NF

DESIGNATION	1961	1962			DIFFERENCE
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En millions de nouveaux francs.)					
Credits de paiement :					
Dépenses ordinaires (titres III et IV). — (Moyens des services et interventions publiques).....	2.821,9	2.768	64,2	2.832,2	+ 210,3
Dépenses en capital (titres V et VI). — (Investissements exécutés par l'Etat et subventions d'investissements).....	302	234,5	90,4	324,9	+ 22,9
Dépenses en capital (titre VII). — Réparations de dommages de guerre.....	66	66	»	66	»
<b>Totaux pour crédits de paiement.....</b>	<b>2.989,9</b>	<b>3.068,5</b>	<b>154,6</b>	<b>3.223,1</b>	<b>+ 233,2</b>
Autorisations de programme :					
Dépenses en capital (titres V et VI).....	349,5	»	»	350,2	+ 0,7
Dépenses en capital (titre VII).....	»	»	»	»	»

Le tableau ci-dessous analyse ces données générales selon qu'elles concernent les dépenses ordinaires ou les dépenses en capital.

Pour obtenir le détail concernant ces crédits, nous vous invitons à vous reporter au projet de loi des finances pour 1962 (annexes II. — Travaux publics et transports), pages 143 et suivantes.

Le budget présenté apparaît donc en augmentation de 7,8 p. 100 par rapport à celui de 1961.

Au titre III — Moyens de service — la majoration enregistrée ressort à 69,76 millions de nouveaux francs, soit 6,47 p. 100.

Au titre IV — Interventions publiques — elle ressort à 140,58 millions de nouveaux francs, soit 8,35 p. 100.

Cette dernière majoration est particulièrement sensible en ce qui concerne le Tourisme et la S. N. C. F.

Nous allons examiner successivement les différences constatées pour les différents titres entre les budgets 1961 et 1962.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

Chapitre 31-01.

Nous noterons seulement la création de cinq nouveaux emplois d'agents contractuels pour les besoins du fonds routiers.

Les chapitres 31-02 et 34-01 n'appellent aucune observation particulière.

Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale sont en augmentation de 6,85 p. 100, ainsi qu'il ressort du tableau ci-contre :

CHAPITRES BUDGETAIRES	CREDITS		
	1961.	1962.	Différence en plus.
31-01 .....	6.725.764	7.232.325	506.561
31-02 .....	744.368	746.345	1.977
34-01 .....	1.130.648	1.211.213	80.565
Totaux .....	8.600.780	9.189.893	589.103

Cette majoration est sensiblement comparable à celle enregistrée pour l'ensemble du titre III.

Chapitre 31-11.

Soulignons ici la création de sept emplois d'assistantes sociales et surtout le recrutement de 21 nouveaux agents contractuels pour les besoins du fonds routier.

Nous avons écrit, au titre du budget de 1961, que le recrutement d'agents contractuels était nécessaire pour favoriser la mise en route des programmes des travaux du fonds routier; mais nous n'entendons pas que le recrutement continu d'agents contractuels conduise à mettre en place un service parallèle à celui des ponts et chaussées.

L'augmentation des moyens du fonds routier entraînera, en 1962, une dépense supplémentaire de 1.420.080 nouveaux francs — chapitre 31-01 — mesure f. Nous souhaiterions connaître les limites en importance et en durée de ces majorations exceptionnelles de dépenses.

Dans nos avis relatifs aux budgets pour 1960 et 1961, nous avons cherché à définir les conséquences administratives et financières de la réforme de structure engagée par le ministère des travaux publics.

Le tableau ci-dessous figure l'évolution des effectifs pour les cadres et le personnel du service des ponts et chaussées.

DESIGNATION des catégories d'agents	MODIFICATION DES EFFECTIFS							
	Réforme achevée.		En 1960.		En 1961.		En 1962.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Ingénieurs T. P. E. divisionnaires.....	360	„	72	„	72	„	72	„
Ingénieurs T. P. E. ....	„	771	„	120	„	153	„	164
Chefs de section principaux.....	300	„	60	„	60	„	60	„
Chefs de section.....	700	„	120	„	160	„	140	„
Assistants techniques.....	2.000	„	400	„	400	„	„	„
Secrétaires administratifs.....	500	„	100	„	100	„	1.146	„
Adjointes techniques.....	„	2.267	„	434	„	433	„	1.146
Dessinateurs d'études.....	500	„	100	„	100	„	100	„
Dessinateurs d'exécution.....	700	„	140	„	140	„	140	„
Commis .....	„	600	„	100	„	120	„	120
Conducteurs principaux des T. P. E.....	1.150	„	345	„	205	„	227	„
Conducteurs des T. P. E.....	1.853	„	5.906	„	„	267	114	262
Conducteurs de chantiers.....	„	6.315	„	6.315	„	„	„	„
Agents brevetés.....	5.700	„	1.000	„	1.400	„	1.300	„
Agents non brevetés.....	„	10.260	„	1.912	„	2.312	„	2.212
Totaux .....	13.763	20.213	„	„	„	„	„	„

Nous soulignerons seulement l'intégration de 141 surveillants dans le corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat et la suppression complète de l'ancien corps des adjoints techniques par reclassement dans le nouveau corps des techniciens des travaux publics de l'Etat. Un concours est ouvert, à la date du 21 décembre 1961, pour le recrutement de 100 secrétaires techniques.

Les statuts applicables aux cadres du service des ponts et chaussées ont été publiés en 1961.

Le statut des ingénieurs divisionnaires et ingénieurs des travaux publics de l'Etat publié au *Journal officiel* du 12 janvier 1961 consacre la promotion promise par le mémorandum du ministère des travaux publics — nous estimons que cette promotion demeurera insuffisante tant que le divisionnariat conservera son caractère fonctionnel actuel.

Il serait souhaitable que certains subdivisionnaires territoriaux qui assument des responsabilités particulières tant pour la marche du service des ponts et chaussées que pour l'organisation du territoire puissent avoir rang de divisionnaire. Cette promotion est admise, pour certains ingénieurs en chef qui ont rang d'ingénieur général.

Le statut des techniciens de l'Etat publié au *Journal officiel* du 11 avril 1961 consacre l'indispensable remise en ordre de l'ancien cadre des adjoints techniques.

Les chefs de section et chefs de section principaux du cadre B des techniciens de l'Etat ont vocation d'être placés à la tête d'une subdivision précédemment dirigée par un ingénieur des travaux publics de l'Etat, cadre A. Cette disposition doit entraîner un classement des subdivisions territoriales qui pourrait ainsi déterminer celles d'entre elles qui devraient être dirigées par un agent ayant titre de divisionnaire.

Jusqu'à ce jour, la réforme semble avoir dégagé les personnels nécessaires pour aider les ingénieurs des ponts et chaussées; il conviendrait maintenant qu'elle se poursuive pour doter toutes les subdivisions d'un personnel stable et suffisant, ainsi que le promet le mémorandum.

Nous estimons nécessaire de conserver au service des ponts et chaussées l'harmonieux équilibre qui lui permet de définir ses programmes et de les réaliser, de concevoir ses techniques et de les vulgariser, de participer aux études d'aménagement et d'en assurer la réalisation.

Plus que tout autre, le service des ponts et chaussées doit se garder d'une centralisation excessive, il doit aussi se défendre contre un penchant naturel vers une technocratie qui risquerait de s'affirmer encore davantage si nous favorisons la centralisation.

Les agents appelés à représenter personnellement le service aux différents échelons de la hiérarchie doivent disposer de moyens suffisants en matériel et personnel pour assumer pleine-

ment leur responsabilité propre ; c'est à ce résultat que doit tendre la réforme en cours.

Cette réforme doit aussi et surtout être acceptée ; à cette fin, nous recommandons que les agents soient assurés de conserver les homologues indiciaires qui leur ont été appliqués à l'occasion de la réforme.

Nous avons toujours mentionné l'action des agents des ponts et chaussées pour favoriser l'expansion économique, les groupements administratifs et l'étude des programmes d'investissements ; à l'appui de cette affirmation, nous soulignons aujourd'hui les études présentées aux journées techniques de la route de Nantes, en octobre 1960 — à la 5<sup>e</sup> semaine internationale de la circulation routière à Nice, en octobre 1960 — aux journées européennes de la route de Paris, en avril 1961 — pour une adaptation de la route aux exigences de l'urbanisme et du trafic urbain.

Cette action est toujours importante ; elle est souvent essentielle — il convient d'en assurer la continuité et pour cela de veiller à ce que les nouvelles mesures prises ou envisagées au sujet des conditions d'intervention du service des ponts et chaussées pour la gestion des voiries communales ne conduisent pas à réduire la situation matérielle des agents.

Toujours dans le même souci de favoriser l'effort constructif des services publics, nous affirmons encore la nécessité du ministère unique technique du génie civil de l'Etat, coordonnant l'action de tous les services techniques.

Le projet que nous avons déposé dans ce sens en 1960, afin d'éviter la pluralité des interventions administratives dans la plupart des actions à caractère technique n'a toujours pas été proposé par le Gouvernement — nous le regrettons vivement.

D'autant plus que chacun reconnaît l'inadaptation des services administratifs aux besoins actuels et à l'évolution constante. D'ailleurs, périodiquement, les parlementaires dénoncent l'interférence des services se gênant mutuellement pour ne pas parler de concurrence au détriment de la bonne marche des affaires de l'Etat. De nombreux administrés parlent même de brimades de la part de l'administration. Le malaise provient d'une part de l'application que chacun fait des directives données aux divers échelons, mais surtout du système qui enserme les fonctionnaires dans un tel étai, qui fait en sorte que l'initiative personnelle est très limitée, pour ne pas dire annihilée et la responsabilité inexistante.

Quand est-ce que le Gouvernement s'attaquera enfin à ce problème primordial puisque les propositions de lois des parlementaires n'ont aucune chance de voir leur discussion arriver parce que jamais inscrites à l'ordre du jour prioritaire ?

Le *Journal officiel* du 20 décembre 1961 a publié divers arrêtés datés du 21 novembre, pris en application du décret du 12 août 1960, relatif à l'organisation de l'administration centrale du ministère des travaux publics.

Dans le cadre de la réforme, le ministère a entrepris depuis plusieurs années une expérience tendant à organiser méthodiquement les services extérieurs et particulièrement à normaliser les processus d'entretien courant des chaussées et dépendances.

Les expériences préparatoires en cours dans différents départements alourdissent sensiblement la tâche de ces services.

En 1960, nous avons exprimé notre désir de voir aboutir prochainement les études en cours, or, à notre connaissance, aucun résultat positif n'a été enregistré.

Aussi nous insistons à nouveau pour que des conclusions soient tirées très prochainement des expériences en cours ; il n'est pas souhaitable que certains agents des services extérieurs puissent prendre conscience d'être soumis à une expérience tracassière et non productive.

#### Chapitre 33-92.

Relevons une majoration importante du crédit alloué à la médecine du travail dans le cadre du développement de l'action sociale.

#### Chapitre 34-14.

Soulignons une majoration substantielle des crédits alloués pour l'école d'application des ingénieurs des travaux publics de l'Etat ; cette mesure que nous avions souhaitée en 1961 complète les dispositions prises précédemment en faveur de l'école des ponts et chaussées.

#### Chapitre 35-21. — Routes et ponts.

Compte tenu des virements effectués, les crédits prévus sont en augmentation de 21,82 millions, soit 8,5 p. 100 par rapport à 1961.

Cette augmentation correspond sensiblement à la hausse prévisible des prix de travaux et la masse des réalisations sera comparable à celle de 1961.

L'augmentation des dépenses de mécanisation (article 6) est gagée par la réduction du nombre des agents de travaux.

Les autres majorations substantielles concernent l'acquisition de matériel routier et le règlement des travaux effectués par les laboratoires régionaux et départementaux.

Nous l'avons dit chaque année et nous le répéterons jusqu'à être entendu, quel que soit l'effort engagé par le personnel des ponts et chaussées en collaboration avec les laboratoires pour la mise en œuvre de techniques routières toujours plus économiques, quelle que soit la valeur de cet effort, que je me plaise à souligner, la politique financière poursuivie au cours de ces dernières années conduit inexorablement à la ruine de notre réseau routier.

Les travaux d'entretien réalisés chaque année correspondent au quart des besoins et ainsi le retard va croissant.

Il est grand temps que le Gouvernement prenne conscience de ce problème. Il faut qu'il sache que par manque de crédits, il laisse dégrader et ruiner un patrimoine national indispensable à la vie économique. Combien de crédits supplémentaires faudrait-il ensuite, en plus, pour rétablir la situation ? La carence actuelle entraînera dans l'avenir des dépenses énormes qui auraient pu être évitées si des crédits normaux annuels avaient été octroyés.

Pour le trafic actuel, 49 p. 100 de nos routes nationales présentent des caractéristiques insuffisantes et les responsables sont d'accord pour admettre que le trafic doit tripler en quinze années.

Bien que le taux d'accidents pour 100 millions de véhicules kilométrés ait été ramené de 240 à 180 entre 1955 et 1960, le nombre des accidents constatés sur les routes a encore augmenté de 4,6 p. 100 de 1959 à 1960 ; ce qui semble bien prouver que le véhicule ou le conducteur sont moins responsables que l'insuffisance de l'adaptation de l'infrastructure au trafic.

Bien que cette politique soit contraire au développement d'un secteur économique important, il aurait encore été possible d'admettre que l'Etat freine provisoirement le développement du trafic par une fiscalité spécifique anormalement élevée frappant la circulation routière s'il avait parallèlement dégagé les moyens propres à adapter l'infrastructure au trafic ; mais chaque nouveau budget nous confirme dans l'impression navrante d'un abandon du réseau routier national.

L'étude et la réalisation en quinze années d'un nouveau réseau d'autoroutes ne peut expliquer ni surtout justifier ce « désengagement » de l'Etat.

#### Chapitre 36-23.

Le crédit de 1.000.000 de nouveaux francs affecté à l'office national de la sécurité routière est reconduit pour 1962.

La diminution du taux spécifique des accidents en rapport au trafic véhicules justifie l'action de cet organisme pour l'éducation des usagers de la route.

### TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

#### Chapitre 41-41.

Nous reregistrons encore une substantielle majoration de la subvention accordée au Méditerranée Niger pour couverture du déficit d'exploitation. Crédit de 3.700.000 nouveaux francs, soit une augmentation de près de 60 p. 100 par rapport au budget 1961.

Cette subvention est contraire à la politique suivie en métropole par le Gouvernement.

Nous souhaitons savoir si elle résulte d'accords passés avec les Etats associés d'Afrique noire.

A défaut de ces accords, nous aimerions connaître l'intérêt français qui s'attache à la conservation de la ligne.

#### Chapitre 44-21.

La participation de l'Etat à l'entretien des chaussées de Paris classées dans la voirie nationale, s'élève à 4.629.000 nouveaux francs, soit une augmentation d'un peu plus de 5 p. 100 par rapport au budget 1961.

### DEUXIEME PARTIE

#### FONDS SPECIAL D'INVESTISSEMENT ROUTIER

Le projet de loi de finances pour 1962 prévoit l'affectation d'un crédit de 480 millions de nouveaux francs pour les besoins du fonds spécial d'investissement routier ; à cette somme il convient d'ajouter 92 millions de nouveaux francs provenant d'excédents de recettes des années antérieures.

Ces 480 millions de crédits nouveaux correspondent à 7,58 p. 100 du montant des recettes prévues des taxes intérieures sur les produits pétroliers (8.800 millions de nouveaux francs).

La situation des autorisations de programme nouvelles et crédits de paiement est comparée dans le tableau ci-dessous pour les exercices 1961 et 1962 (voir également le projet de loi de finances — Annexe — comptes spéciaux du Trésor, pages 40 et 41).

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1961.	1962.	Différence.	1961.	1962.	Différence.
	(En millions de nouveaux francs.)					
Plan national.....	816	698	— 118	318,4	440,4	+ 122
Plan départemental .....	37,5	44,5	+ 7	29	45,13	+ 16,13
Plan urbain.....	65	68	+ 3	44,6	35,1	— 9,5
Plan communal.....	57,5	47,5	— 10	55	49,37	— 5,63
Frais de fonctionnement .....	»	»	»	2	2	»
Total .....	976	858	— 118	449	572	+ 123

Ces dispositions budgétaires confirment la volonté de réaliser le plan directeur d'aménagement du réseau routier national tel qu'il a été approuvé en 1960.

En 1961 le budget du F. S. I. R. prévoyait 910 millions de nouveaux francs de crédits d'engagement (autorisations de programmes) dont 750 millions pour la tranche nationale.

Les deux tiers de cette dotation soit environ 500 millions ont été affectés à l'engagement d'autoroutes afin de permettre, par le lancement d'opérations nouvelles, le rattrapage du retard accumulé les années précédentes et d'atteindre le régime de croisière de 300 millions par an pour les autoroutes et 300 millions pour le reste du réseau; ainsi les répercussions de l'accroissement des crédits du F. S. I. R. vont maintenant se faire sentir progressivement dans le domaine des travaux.

Il convient encore de noter que la loi de finances rectificative n° 61-825 du 29 juillet 1961 a ouvert en son article 39 des autorisations de programme complémentaires pour 66 millions afin d'accélérer le démarrage du programme d'autoroutes.

Dans le même esprit, le projet de loi de finances pour 1962 prévoit 858 millions de crédits d'engagement dont 698 pour la tranche nationale, ce qui doit permettre de poursuivre l'opération « rattrapage » et de définir le programme de croisière des réalisations pour quelques années.

Ainsi les réalisations vont apparaître dès 1962, c'est ce qui explique la majoration substantielle des crédits de paiement portés de 449 à 572 millions dont 440,4 pour la tranche nationale.

Cet effort financier témoigne d'une réelle volonté d'aboutir; nous nous plaignons à le souligner.

Mais en dehors des programmes d'entretien, la réalisation en quinze années du programme d'aménagement du réseau implique l'affectation annuelle de 600 millions de crédits de paiement.

Ce délai fixé à quinze années est impérieux; il devrait être sensiblement écourté et ramené à dix ans.

Les journées européennes de la route organisées à Paris les 27 et 28 avril dernier nous ont encore permis de prendre conscience de notre retard quant à l'équipement routier; les autres pays d'Europe nous devançant et continuant à travailler; l'avenir de notre économie exige que nous affirmions rapidement notre place dans le réseau routier européen.

Dans ce sens un dernier problème demeure posé pour assurer régulièrement le financement du programme en cours et en hâter la réalisation.

Le décret interministériel du 4 juillet 1960 modifiant le statut des autoroutes a autorisé l'Etat à concéder la construction et l'exploitation des autoroutes sous réserve que les intérêts publics restent majoritaires dans l'organisme concessionnaire.

Dans notre avis 892 relatif au projet de loi de finances pour 1961 nous avons exprimé nos réserves et nos craintes à ce sujet — inutile d'y revenir.

L'autoroute Esterel-Côte d'Azur concédée à la Société d'économie mixte Escota a été officiellement inaugurée le 22 juillet 1961; les résultats de son exploitation seront intéressants pour définir une politique d'avenir, mais il faudra bien se garder d'en généraliser la portée, et toujours considérer qu'ils s'agit là d'une voie à caractère touristique et international particuliers.

Notons encore que la direction des routes a entrepris des études difficiles en vue d'établir des règles de réparation du trafic entre les itinéraires existants et les itinéraires à créer; la conclusion de ces études doit permettre de faire progresser le problème des péages.

Et le programme des péages est lié directement à celui de l'emprunt.

Il avait été admis que 50 p. 100 des travaux entrepris sur le réseau routier national dans les grands centres seraient financés par des sources extérieures au fonds routier; il faudrait s'assurer maintenant que ces sources extérieures se déterminent et qu'elles fonctionneront — nous aimerions disposer d'assurances à ce sujet.

Sur le plan administratif, le ministère des travaux publics a diffusé les circulaires n° 28 et 29 du 3 mars 1961 définissant



un programme d'action dans la perspective du plan directeur d'aménagement du réseau routier national.

Ce plan d'aménagement doit être réalisé très rapidement, mais nous entendons bien que cette réalisation ne doit pas entraîner une désaffectation pour le réseau national existant qui doit être entretenu, amélioré et conservé.

Par ailleurs la direction des routes a mis au point et expérimenté de nouvelles méthodes pour l'étude des projets routiers; une circulaire n° 9 du 20 janvier 1961 a aussi défini la forme des avant-projets.

Tous ces processus doivent être vulgarisés car il nous apparaît toujours essentiel que l'ensemble du service des ponts et chaussées soit directement intéressé à la réalisation du programme d'aménagement routier.

Nous estimons d'autre part qu'il est intéressant de donner un aperçu sur les investissements routiers prévus au 4° plan de modernisation, d'après les renseignements officiels que nous avons pu recueillir et évidemment sous toutes réserves.

Ces investissements sont résumés dans les tableaux suivants où les colonnes (1), (2) et (3) représentent respectivement les demandes du ministère des travaux publics, du groupe de travail et la décision du commissariat général au plan.

1° Autoroutes (crédits en millions de nouveaux francs).

	(1)	(2)	(3)	TRANCHE optionnelle.
<b>Crédits d'engagement :</b>				
1962-1965 .....	1.550	1.730	1.414	164
Moyenne annuelle.....	337,5	432,5	353,5	41
1962 .....	390	»	400	»
<b>Crédits de paiement :</b>				
1962-1965 .....	»	»	1.320	35
Moyenne annuelle.....	»	»	330	9
1962 .....	220	»	230	»

2° Réseau national (en millions de nouveaux francs).

	(1)	(2)	(3)	TRANCHE optionnelle.
<b>Crédits d'engagement :</b>				
1962-1965 .....	1.780	1.740	138,6	185
Moyenne annuelle.....	445	435	346,5	46
1962 .....	430	»	270	30
<b>Crédits de paiement :</b>				
1962-1965 .....	»	»	970	40
Moyenne annuelle.....	»	»	242,5	10
1962 .....	275	»	175	»

Il faut souligner que les 1.414 millions de nouveaux francs n'en représentent que 1.330 du fait de l'imputation sur le programme des autoroutes d'une participation de 84 millions à l'équipement de la défense.

Ces crédits permettent d'engager 95 à 100 kilomètres d'autoroutes de dégagement et 300 kilomètres d'autoroutes de liaison, soit une moyenne d'environ 100 kilomètres par an.

Il est prévu une tranche optionnelle de 164 millions qui permettrait d'ajouter 22 kilomètres, dont 10 de dégagement.

Observations. — Le programme retenu, très modeste, est en régression par rapport au programme d'origine dont l'objectif était la construction d'un réseau d'autoroutes de 2.000 kilomètres, soit 135 kilomètres environ par an et l'aménagement des routes nationales du réseau existant pour un montant de 4.500 millions, soit 300 millions par an. Ces prévisions d'origine étant basées sur 15 ans, nous demandions un raccourcissement important du délai afin de le limiter à 10 ans.

Nous renouvelons nos observations en ce qui concerne l'aménagement et la réfection du réseau existant puisque les crédits prévus au 4° plan ne permettent que d'intervenir sur environ 7 p. 100 du réseau classé en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> catégorie.

Au rythme actuel d'accroissement du parc des véhicules quatre roues et des engins à deux roues, dans dix ans, il sera presque impossible de circuler, le réseau routier s'avérant alors très insuffisant.

Pour compenser le retard pris et mettre à la disposition des usagers un réseau normal correspondant à la circulation, il serait indispensable de doubler l'effort actuel. C'est possible en utilisant à plein rendement le parc matériel des entreprises, en consacrant davantage de crédits à la route et en procédant par emprunt.

## TROISIEME PARTIE

## MOYENS DE COMMUNICATION

## Société nationale des chemins de fer français.

Les chapitres qui, dans le présent budget, traitent de la S. N. C. F. sont les suivants :

DESIGNATION DES CHAPITRES	1961	1962		
	Crédits votés	Services votés	Mesures nouvelles	Total
45-42. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.				
Art. 1 <sup>er</sup> . — Indemnités compensatrices pour non-approbation de majorations de tarif proposées par la S. N. C. F. ....	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
Art. 2. — Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation.	97.589.000	97.589.000	+ 11.000	97.600.000
Art. 3. — Frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire (art. 26 du cahier des charges).	10.000.000	10.000.000	»	10.000.000
Totaux .....	107.589.000	107.589.000	+ 11.000	107.600.000
45-44. — 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. :				
Art. 1 <sup>er</sup> . — Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, des ouvrages d'art et des installations de sécurité (art. 19) .....	705.000.000	730.000.000	»	730.000.000
Art. 2. — Contribution de l'Etat aux frais de gardiennage de certains passages à niveau (art. 19 bis) .....	10.000.000	10.000.000	»	10.000.000
Art. 3. — Contribution de l'Etat à certaines charges de retraite (art. 19 quater) .....	455.000.000	490.000.000	»	490.000.000
Totaux .....	1.170.000.000	1.230.000.000	»	1.230.000.000
45-46. — Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation :				
Article unique .....	13.800.000	8.560.000	»	8.560.000
46-41. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. :				
Article unique. — Indemnités compensatrices de réduction imposées à la S. N. C. F. ....	226.800.000	249.200.000	+ 7.400.000	256.600.000
CREDITS DE PAIEMENT				
	Votés pour 1961.		Prévus pour 1962.	
TITRE VII. — Réparations des dommages de guerre.				
73-41. — Reconstitution du réseau de la S. N. C. F. :				
Article unique .....		66.000.000		66.000.000

Ils appellent de la part de votre rapporteur les observations suivantes :

Pour les chapitres 45-44 et 46-41, les chiffres proposés dans le budget de 1962 ne paraissent devoir être l'objet d'aucune observation : ils résultent de l'application stricte de formules définies dans les articles 19, 19 bis, 19 quater et 20 bis de la convention du 31 août 1937 liant l'Etat à la S. N. C. F.

En ce qui concerne le chapitre 45-46, le projet de budget qui nous est soumis comprend les charges d'intérêt qui, jusqu'en 1959, étaient remboursées par la dette publique.

Reste le chapitre 45-42 et plus particulièrement l'article 2 de ce chapitre.

Le montant de cet article est de 97.600.000 nouveaux francs, en augmentation de 11.000 nouveaux francs par rapport au chiffre figurant au budget de 1961.

Cette mesure nouvelle est le résultat de l'opération ci-après :

Ajustement de la subvention pour la couverture du déficit d'exploitation .....	+ 2 411 000
Conséquence de la création d'un cadre de contrôle des transports routiers .....	— 2 400 000
	+ 11 000

Pour rester dans le cadre de ce chapitre et de cet article, il est indispensable d'ouvrir une parenthèse. En effet, dans notre précédent rapport sur le budget 1961, la commission de la production et des échanges avait sollicité l'inscription, par lettre rectificative, d'un crédit permettant, en 1961, d'octroyer partiellement les bonifications de campagne simple et de campagne double aux anciens combattants cheminots. Cette première phase étant dans l'esprit de la commission l'amorce du rétablissement d'une iniquité envers les anciens combattants cheminots afin que les budgets 1962 et 1963 complètent la première phase de la mesure. Ainsi, les anciens combattants cheminots auraient obtenu entièrement satisfaction en 1963 au plus tard et les crédits nécessaires étalés sur trois ans.

S'il n'avait pas été donné satisfaction suivant la demande, la commission avait émis le vœu de ne pas voter le budget travaux publics de 1962.

Non seulement la lettre rectificative n'est pas intervenue, mais le budget de 1962 ne tient nullement compte du désir de la commission.

Le ministre des anciens combattants est entièrement favorable à cette mesure puisque lors de la deuxième séance du mercredi 25 octobre 1961, en réponse à une question du rapporteur, il a indiqué que le ministre des travaux publics, également entièrement acquis à cette mesure, préparait un

projet de décret qui accordera aux anciens combattants cheminots les mêmes avantages que ceux qui sont reconnus aux autres. Ce décret sera ensuite soumis au ministre des finances.

Les ministres directement intéressés à la question sont favorables. La question est agitée depuis longtemps. Certaines promesses auraient d'ailleurs été faites. Pourquoi ne pas trancher immédiatement? D'autant plus que si l'on en juge par l'intervention du ministre des finances à la tribune de l'Assemblée nationale, les finances de l'Etat permettent de donner satisfaction.

Il ne faudrait donc pas laisser croire à une mauvaise volonté. D'autant plus que cette question a fait l'objet de nombreuses interventions qui ont toutes conclu à une iniquité certaine envers les anciens combattants cheminots. Les anciens combattants cheminots d'Alsace-Lorraine, ceux de Tunisie, ceux du Maroc bénéficient déjà de cette mesure. Or, il se trouve que les anciens combattants cheminots tunisiens retraités vont, prochainement, avoir à opter pour l'intégration dans le régime général métropolitain mais à la condition, évidemment, d'abandonner leurs droits acquis en ce qui concerne la bonification de la campagne simple et de la campagne double.

Il nous paraît donc indispensable de prendre aujourd'hui une décision sur la question. Nous la trouverons dans le cadre de la conclusion.

D'autre part, votre rapporteur avait estimé que le budget de 1961 prévoyait déjà à cet article un crédit insuffisant. Il peut indiquer que pour 1961 l'insuffisance des recettes que fait ressortir la dernière révision du budget de la S. N. C. F. pour l'année en cause est de 200 millions de nouveaux francs environ — et pourtant les tarifs marchandises ont subi la hausse de 7 1/2 p. 100 (5 p. 100 en janvier, 2 1/2 p. 100 en juillet) que nous avons prévue. Or, le chiffre indiqué à cet article 2 pour le budget de 1962 est très sensiblement égal à celui inscrit en 1961 — cependant les charges salariales seront en nette augmentation, et les économies qui étaient déjà surestimées l'an dernier ne semblent pas cette année pouvoir être telles, si l'on veut conserver un bon fonctionnement de nos chemins de fer, qu'elles puissent avoir un effet sensible. Enfin l'augmentation de 6,25 p. 100 des tarifs voyageurs qui vient d'être mise en application, ne représente qu'à peine le tiers de ce qu'a rapporté l'augmentation des tarifs marchandises.

Nous devons donc admettre que le soi-disant déficit d'exploitation pour 1962 sera plus élevé que le chiffre de 200 millions de nouveaux francs apparaissant à la dernière révision du budget de la S. N. C. F. pour 1961. Notons d'ailleurs que cette insuffisance de recettes ne représente qu'un peu plus de 2 p. 100 du chiffre total des recettes, et qu'elle est en constante régression, en valeur absolue et en pourcentage.

On pourrait craindre que 1962 soit le commencement d'un retour en arrière et que le soi-disant déficit ne s'aggrave, et être tenté de prendre des mesures draconiennes pour se maintenir au niveau obtenu en 1961. Il faudrait alors admettre que la situation des salariés du chemin de fer reste stationnaire, alors que les salaires de l'industrie privée sont en augmentation constante, ce qui est impensable.

Nul non plus ne mettra en doute la capacité, le zèle, le dévouement et la bonne gestion des dirigeants et du personnel de la S. N. C. F.

Mieux vaudrait alors examiner si l'équité n'exigerait pas de pousser plus loin la prise en compte par l'Etat d'une partie plus importante de certaines charges qu'il a imposées.

Mais il n'en reste pas moins, que de toute façon la S. N. C. F. ne peut à la fois assurer le service public, subir la concurrence et avoir un budget en équilibre — satisfaire à deux de ces conditions est possible, mais non aux trois.

C'est ce qui a entraîné un certain nombre de tentatives dont les idées directrices étaient de maintenir le service public et de tendre vers un budget en équilibre — c'est-à-dire de diminuer dans toute la mesure du possible l'acuité de la concurrence. Coordination réglementaire, coordination fiscale ont été abordées successivement mais toujours avec timidité de sorte que se superposant elles ont abouti à un système complexe dont les résultats sont insuffisants. — Et l'on aborde la coordination tarifaire. — Déjà ont été publiés les tarifs marchandises pour les routiers et il est question maintenant de procéder à la pondération des lignes de chemin de fer. Certains pensent qu'en cette occasion au lieu de supprimer un des termes du trinôme indiqué ci-dessus, on s'attaque après avoir amenuisé l'un d'eux : la concurrence, à un deuxième terme, le service public.

Il ne le semble pas — en effet l'objectif de service public est d'offrir à tout citoyen un service de même qualité mais à un prix qui peut être différencié. Il en est ainsi pour le prix de la communication téléphonique, comme pour le prix de l'électricité consommée en heures creuses — et d'ailleurs pour le chemin de fer

la différenciation est déjà intervenue en application de la loi du 5 juillet 1949 et du décret qui y fait suite du 14 novembre de la même année. C'est donc bien toujours sur le terme concurrence que l'effort est porté.

Sans doute les services attendent-ils de l'opération de déperdition des économies ou de nouvelles ressources qui permettraient, fin 1962, de boucler le budget de la S. N. C. F. avec la somme de 97,6 millions, inscrite au chapitre 45-42 art. 2.

Votre rapporteur ne le croit pas — d'une part aucune indication n'a encore été fournie quant à la date d'application de cette mesure. D'autre part, celle-ci n'aura pas d'effet immédiat pour ce qui est du reversement à la voie ferrée du trafic actuellement confié à la route sur les longues distances.

Il reste néanmoins à exposer ce que nous connaissons de cette mesure et, tout d'abord, de donner un bref historique de la question tarifaire.

De sa naissance jusqu'aux environs de 1930, le chemin de fer jouissait d'un quasi-monopole de fait et la tarification, uniforme sur toutes les lignes, était établie sur le même barème kilométrique, en adoptant la distance la plus courte par voie ferrée de la gare expéditrice à la gare destinataire. En outre, cette tarification était établie selon la hiérarchie de la valeur de la marchandise.

Avec cette formule, l'argent gagné sur les grandes lignes servait à combler le déficit des petites.

Seulement, cette manière de procéder présentait de sérieux inconvénients ; le système ne tenait compte ni de la charge des wagons, ni du profil des lignes — de plus, la tarification *ad valorem* rendait très fragile le maintien au fer du transport des marchandises chères en cas de concurrence.

Cette faiblesse du système de la tarification est apparue clairement dès le début de la concurrence routière, c'est-à-dire lorsque le chemin de fer a perdu son monopole de fait — c'est ainsi qu'il a peu à peu perdu le transport des marchandises chères sur les bonnes relations au bénéfice de la route, créant ainsi le déséquilibre que nous connaissons. Des mesures ont été prises et qui comportaient notamment une atténuation dans la tarification *ad valorem* et la prise en considération plus grande du poids transporté.

Enfin, et par application du décret du 14 novembre 1949 a été instituée la tarification dite « ponctuelle » — celle-ci comporte essentiellement l'attribution d'un indice aux gares qui sont classées en six catégories en fonction de leur importance. Pour déterminer le tarif à appliquer on ajoute l'indice de la gare expéditrice à celui de la gare réceptrice — le chiffre obtenu détermine le niveau du barème pour le calcul du prix du transport. Ainsi plus les gares intéressées sont importantes, et plus basse est la valeur du tarif à appliquer.

Ce système qui représente l'avantage de tenir compte des installations des gares et de leur rendement ne prend pas suffisamment en considération les conditions d'acheminement entre les gares. En outre, les efforts de décentralisation ne sont que partiellement secondés sinon mis en échec par cette mesure puisque celle favorise le maintien des industries dans les centres les plus importants.

Et nous en arrivons à la déperdition géographique que l'on appelle aussi pondération des distances, laquelle a fait l'objet notamment au conseil économique d'un exposé de M. le ministre des travaux publics.

Cette réforme vise essentiellement à différencier le niveau de la taxe selon le prix de revient marginal de circulation sur chaque section de ligne. Des précautions ont été prises :

C'est ainsi que le prix de revient a été calculé dans l'hypothèse où toutes les lignes, même secondaires, auraient leur traction modernisée (soit électrique, soit Diesel).

Que les conditions optimum d'exploitation sont réalisées, c'est-à-dire qu'il y a utilisation complète de la charge offerte par les machines.

Que le prix ne dépend que du profil de la ligne et qu'il ne tient pas compte du volume du trafic assuré.

Le principe du nouveau système consisterait en ce qu'à chaque section de ligne est attribué un coefficient d'autant plus bas que le prix de revient de la circulation est moindre — la longueur de la section serait multipliée par ce coefficient, c'est-à-dire pondérée en fonction du prix de revient. Ce système laisserait donc en péréquation, les frais généraux, les frais fixes de voie, les frais de gare et de triage, les dépenses de parcours à vide.

Les coefficients varieraient de 0,8 à 2 sans que la distance nouvelle n'excède 1,30 fois la distance actuelle.

Il semble que l'objectif visé par ce projet est d'orienter la politique tarifaire vers une plus grande vérité économique et de laisser aux tarifs, dans la mesure où ils reflètent des coûts normalisés, et tout en respectant le libre choix de l'utilisateur, le soin d'aiguiller ce dernier vers le mode de transport le plus rationnel pour la collectivité, c'est-à-dire vers celui qui, à qualité égale, a le moindre coût.

Bien que la prise d'une telle mesure soit de caractère réglementaire, votre rapporteur pense que son incidence sur l'économie du pays est telle qu'une audition du ministre par notre commission est souhaitable.

Il nous paraît nécessaire de donner quelques statistiques récentes pour montrer qu'une critique formulée à l'endroit de la S. N. C. F., fondée uniquement sur le résultat financier sans qu'il soit fait état des progrès réalisés dans le domaine technique et dans son exploitation, serait injuste et imméritée.

Le trafic — les résultats sont à peu de chose près identiques :

Marchandises :

1958 : 52 Mds 9 de tonnes kilométriques.  
1959 : 53 Mds 4 de tonnes kilométriques.  
1960 : 56 Mds 9 de tonnes kilométriques.

Voyageurs :

1958 : 32 Mds 3 de voyageurs kilomètre.  
1959 : 32 Mds de voyageurs kilomètre.  
1960 : 32 Mds de voyageurs kilomètre.

Cependant, au cours de 1960, la S. N. C. F. a réduit :

Le personnel de 4.800 unités — passant de 359.000 en 1959 à 354.200 fin 1960 — la productivité du personnel passant de 110,4 en 1959 à 114,6 en 1960, soit une augmentation de 4 p. 100 ;

La consommation du combustible de plus de 604.000 tonnes en 1959, en équivalent charbon à 585.000 tonnes en 1960.

Enfin, pendant les mêmes années, elle a diminué le nombre d'engins moteurs et augmenté le chargement moyen du wagon, qui passe de 16,1 tonnes en 1959 à 16,8 tonnes en 1960.

Comme nous l'avons indiqué dans notre rapport de l'an dernier, ces résultats sont la conséquence surtout de l'effort interne de la S. N. C. F. et de l'application des plans de modernisation et d'équipement.

Rappelons que pour un trafic égal à celui de l'année 1958, le « déficit » aurait été de 158 milliards d'anciens francs si l'exploitation avait été faite dans les conditions anciennes.

La modernisation et la rationalisation de l'entreprise sont les seules méthodes capables d'apporter des économies substantielles et durables. Dans la modernisation et la rationalisation de la S. N. C. F., le poste le plus important, tant par ce qu'il rapporte que par sa répercussion sur l'ensemble des activités de cette société, et le plus spectaculaire aussi, est la traction.

Depuis le premier plan, tous les projets de la S. N. C. F. font l'objet de discussions dans les commissions du commissariat au plan et nous sommes saisis des résultats acceptés et recommandés par cet organisme. Mais nous n'avons qu'une vue fragmentaire de l'orientation de la modernisation.

Nous avons pu constater que l'électrification a démarré très vite après guerre (Paris—Dijon a été inauguré en 1950, Paris—Lyon en 1952) — pourquoi ?

Et bien parce que :

— la S. N. C. F. s'est trouvée pour la première fois depuis que les chemins de fer existent devant une pénurie de charbon ;

— il a été constaté que pendant les hostilités la traction à vapeur était aussi vulnérable que la traction électrique, ce qui a levé l'interdiction d'électrifier les lignes en direction des frontières ;

— enfin que l'économie du pays voulait que l'énergie soit employée dans les meilleures conditions.

Au début de l'électrification, aucun problème de choix ne se présentait ; on a électrifié par priorité les lignes les plus importantes et diésélisé (les moteurs Diesel étant de très faible puissance) les petites lignes. La politique de la S. N. C. F., en la matière, étant d'électrifier par le haut et de diéséliser par le bas. Cependant les lignes très importantes par conséquent à haute rentabilité des investissements sont électrifiées ou vont l'être. D'autre part la traction Diesel a fait en France des progrès importants et c'est ainsi que la S. N. C. F. a au cours de son troisième plan commandé des locomotives Diesel de 1.600 CV et plusieurs de 2.400 CV et tout récemment 4 prototypes de 4.000 CV qui permettront de faire des études.

On arrivera donc dans les années à venir à procéder à la discrimination entre les lignes susceptibles de l'un ou de l'autre des moyens de traction. Il est bien certain en effet, que les 3.550 locomotives à vapeur auront disparu en 1975.

Par quel mode de traction seront-elles remplacées, quelle sera la frontière entre électrification et Diesel ?

On peut déjà affirmer qu'à cette époque le trafic le plus important sera acheminé par des lignes électrifiées puisqu'en 1960 la répartition du trafic en tonnes kilométriques brut se répartissait comme suit :

— traction électrique : 54 p. 100 ;  
— traction Diesel : 7 p. 100 ;  
— traction vapeur : 39 p. 100.

Nous n'avons pas les moyens d'entreprendre les études complexes en vue de déterminer une frontière raisonnable entre l'électrification et la diésélisation — les services de la S. N. C. F. les feront minutieusement de même que les commissions intéressées du plan.

Déjà une méthode a été employée récemment pour procéder au choix des lignes à électrifier.

Cette méthode consiste à établir le coût actualisé de chacune des solutions : traction vapeur, traction électrique, traction Diesel, dans les conditions ci-après :

— l'actualisation est faite pour une période de 20 ans. Elle prend en compte les prévisions de progression du trafic ;

— le calcul fait intervenir les investissements initiaux ainsi que les compléments d'investissements en matériel liés à la progression du trafic. Ces investissements sont atténués de leur valeur résiduelle à l'horizon de 20 ans — seules interviennent les dépenses d'exploitation susceptibles de varier lorsqu'on change de mode de traction ;

— le calcul est effectué avec divers taux d'actualisation. Les taux correspondant à l'équilibre des coûts actualisés des trois solutions prises deux à deux sont les taux de rentabilité relatifs de ces solutions. Actuellement seules peuvent être électrifiées les lignes pour lesquelles la rentabilité de la traction électrique par rapport à la traction Diesel est égale au seuil d'actualisation de 7 p. 100 retenu par le plan.

Cependant cette méthode ne tient pas compte d'un certain nombre de facteurs dont la plupart sont très favorables à l'électrification.

C'est ainsi que :

Pour la consommation d'énergie on admet :

qu'1 kWh = 0,26 kg de gas-oil = 1,6/1,8 kg de charbon.

Si on retient les prix suivants :

0,06 nouveau franc le kWh, 0,18 le kg de gas-oil et 0,08 le kg de charbon,

on obtient les coûts énergétiques suivants :

0,06 nouveau franc pour l'électricité ; 0,045 pour le diesel ; 0,144 pour la vapeur.

Bien entendu ces chiffres ne représentent qu'une faible part du prix traction, mais on ne tient pas compte des progrès à réaliser dans la production et le transport de l'électricité.

Pour la comparaison des locomotives électriques et Diesel :

Les locomotives ont une puissance massique très élevée, par exemple les locomotives BB 16000 qui ont un poids de 85 tonnes permettent d'obtenir une puissance de 5.000 CV et un rapport puissance à la jante/poids de 58 ch/tonne — et les locomotives Diesel de 2.000/2.000 CV installés, de 84 tonnes, n'ont une puissance à la jante que de 20 CV/tonne environ.

Pour l'entretien et frais d'exploitation :

La locomotive électrique a battu tous les records d'endurance. Son entretien est donc extrêmement faible car sa puissance nominale est surabondante, donc rarement utilisée.

Par contre la locomotive Diesel qui possède un moteur thermique n'ayant pas de réserve de puissance nécessitera un entretien plus coûteux et le cas échéant le poids du convoi exigera le doublement des machines, de même pour la traction des trains de voyageurs, la nécessité d'adopter un fourgon chaudière, solution coûteuse et source de difficultés pour l'exploitation.

En outre, le calcul utilisé actuellement pour les choix à intervenir se situe strictement sur le plan S. N. C. F., il ne fait pas intervenir les avantages qu'apporte aux usagers telle ou telle solution, et il ne fait pas non plus intervenir de nombreux avantages non chiffrables de la traction électrique sur la traction Diesel.

Dans les prochaines années, en tenant compte des études faites par la S. N. C. F. et le commissariat au Plan et suivant la méthode indiquée ci-dessus, il sera procédé à l'engagement des électrifications suivantes :

Dijon—Neufchâteau .....	149	kilomètres
Paris—le Havre .....	285	—
Le Mans—Rennes .....	163	—
Marseille—Vintimille .....	268	—
Reims—Charleville .....	85	—
Firminy—Saint-Etienne .....	15	—
Banlieue Nord de Paris (2 <sup>e</sup> étape) ....	130	—

le cas échéant : Amiens—Calais et Hazebrouck—Calais (électrification liée à la construction d'un ouvrage fixe sur la Manche).

Pendant le même temps il est prévu l'acquisition de :

95 locomotives Diesel de puissance inférieure à 1.000 CV ;  
323 locomotives Diesel de puissance supérieure à 1.000 CV.

A l'achèvement de ce programme, la longueur des lignes électrifiées sera de 9.100 kilomètres et le trafic (base Tkbr) s'effectuera pour :

- 72 p. 100 en traction électrique ;
- 11 p. 100 en traction Diesel ;
- 17 p.100 en traction vapeur.

Dans cette perspective, les électrifications nouvelles qui resteraient à réaliser à la fin de ce programme, c'est-à-dire après 1966-1968 seraient peu importantes.

Il pourrait paraître dangereux pour l'industrie de la construction électrique de diminuer brusquement à partir de 1966-1968 la cadence de l'électrification mais il apparaît que le programme de production optimum est, pour elle, celui qui correspond à l'achèvement le plus rapidement possible du programme d'électrification, avant qu'intervienne la date des renouvellements qui se situe en 1969-1970 (ces renouvellements correspondant à des programmes de l'ordre de ceux qui ont actuellement cours).

En conclusion technique, l'importance acquise par la traction électrique conduit la S. N. C. F. à se poser le problème de son domaine électrifié futur. Il existe encore beaucoup de lignes dont l'électrification est rentable, mais il est non moins évident que l'électrification totale du réseau n'est pas à envisager puisqu'elle exigerait environ 3 fois plus d'investissements que la partie réalisée, pour un trafic nettement inférieur. Économiquement, la consistance optimale du réseau électrifié paraît simple à définir, en retenant toutes les lignes qui apportent une rentabilité satisfaisante, selon les critères fixés par la commission générale du plan de modernisation et d'équipement. En fait, le problème est moins simple parce que les lignes ont des interactions les unes sur les autres et que certains segments à trafic relativement faible peuvent être cependant électrifiés avantageusement s'ils permettent une meilleure utilisation des engins de traction ou s'ils suppriment des relais de machines gênants.

Il ne faut pas attacher une importance absolue au domaine électrifié auquel on aboutirait par l'application d'un taux de rentabilité minimum. Le calcul de ce taux ne trouvera en effet son application que dans un certain nombre d'années et à cette époque ni les prix, ni les salaires, ni les volumes de trafic qui auront servi de base à l'étude initiale de rentabilité ne seront restés inchangés.

C'est une difficulté qu'il faudra surmonter et il faudra que dans les calculs à intervenir il soit tenu compte par anticipation des variations probables de tous les facteurs et d'autre part des développements que l'on peut raisonnablement escompter pour les locomotives Diesel.

Dans ces conditions, il est vraisemblable que le domaine électrique de la S. N. C. F. atteindra le quart de la longueur du réseau, mais que le trafic confié à la traction électrique dépassera les trois quarts du trafic total.

A cette époque qui se situe vers 1975, la consommation d'énergie de la S. N. C. F. sera tombée à trafic égal à peu près au tiers de sa valeur d'avant-guerre.

Une grande étape de productivité du rail aura été accomplie.

*Régie autonome des transports parisiens.*

Les crédits inscrits à ce chapitre s'élèvent à 158.100.000 nouveaux francs en augmentation de 12.900.000 nouveaux francs sur l'année 1961.

Les crédits demandés ont été calculés en fonction d'un budget provisionnel.

La part qui revient à l'Etat porte sur :

Remboursements dus au titre du décret du 7 janvier 1959 :

Art. 8, alinéa 2 : 149 millions NF 70 p. 100 = 104,3 millions NF.

Art. 8, alinéa 5 : 6 millions NF 100 p. 100 = 6 millions NF.

Remboursement des pertes de recettes liées au non relèvement des tarifs :

Art. 7, alinéa 3 : 68,3 millions NF 70 p. 100 = 47,8 millions NF.

158,1 millions NF.

L'année 1960 a vu une légère augmentation du trafic dans le réseau ferré et une baisse du trafic routier. Cette baisse étant due, d'une part, à l'arrêt de l'exploitation de 6 lignes du 18 juillet au 16 septembre 1960 et, d'autre part, aux embarras de nos rues parisiennes soumises à une augmentation constante de la circulation.

*Réseau ferré.*

DESIGNATION	1959	1960
Voyageurs transportés (en millions)....	1.159	1.166
Voitures-kilomètres (en millions).....	165,6	167,4
Rapport : $\frac{\text{Voyageurs}}{\text{Voitures-kilomètres}}$ .....	7	7

Les prévisions pour 1960 étaient de 1.165 millions de voyageurs et de 168,3 millions de voitures-kilomètres.

Correction faite des pertes de trafic dues aux grèves qui ont eu lieu au cours des années 1959 et 1960, le trafic de 1960 a été supérieur de 0,6 p. 100 à celui de 1959.

Les résultats de la ligne de Sceaux ont été très encourageants :

DESIGNATION	1959	1960
Voyageurs transportés (en millions)....	45,1	46,6
Voitures-kilomètres (en millions).....	5,54	5,6
Rapport : $\frac{\text{Voyageurs}}{\text{Voitures-kilomètres}}$ .....	8,1	8,3

*Réseau routier.*

DESIGNATION	1959	1960
Voyageurs transportés (en millions)....	876	852
Voitures-kilomètres (en millions).....	122,8	120,5
Rapport : $\frac{\text{Voyageurs}}{\text{Voitures-kilomètres}}$ .....	7,1	7,1

Correction faite des pertes dues aux grèves, le trafic de 1960 a été supérieur de 3,3 p. 100 à celui de 1959.

Cette baisse de trafic est de 5,35 p. 100 par rapport à 1959.

Pour 1961, le trafic métropolitain paraît constant, et nous assistons à une baisse du trafic routier due à l'augmentation des tarifs.

Les principales opérations inscrites au programme de 1962 sont :

*Ligne régionale Est-Ouest.*

Section la Folie-Etoile :

Une première dotation de 176 millions de nouveaux francs avait été inscrite au programme 1961 pour permettre d'engager les travaux les plus longs et, en particulier, la traversée sous-fluviale au pont de Neuilly.

La dotation complémentaire nécessaire pour la réalisation complète de la section la Folie-la Défense-Etoile a été inscrite au programme 1962 :

Travaux : 390 millions de nouveaux francs.

Matériel roulant : 47 millions de nouveaux francs.

Les travaux dureront de 3 ans à 3 ans et demi. Le matériel sera commandé en 1962.

On peut escompter la mise en service de la ligne au début de 1965.

*Electrification de la ligne de Vincennes :*

L'électrification de la ligne de Vincennes est prévue au programme 1962 :

Travaux : 100 millions de nouveaux francs.

Matériel roulant : 123 millions de nouveaux francs.

Les travaux seront commencés dès 1962 et le matériel identique à celui de la section La Folie-Etoile sera commandé en même temps.

La mise en service peut être prévue au début de 1965.

#### Autres sections de la ligne régionale Est-Ouest :

Les décisions pour la réalisation d'autres sections de la ligne régionale Est-Ouest seront prises prochainement dans le cadre d'un programme décennal d'aménagement de la région parisienne.

#### Augmentation de la capacité de transport de la ligne n° 1.

Pour augmenter la capacité de transport de la ligne n° 1 (Neuilly-Vincennes), la plus chargée du réseau, il a été décidé, dans le cadre du renouvellement du matériel du métropolitain, d'équiper cette ligne avec du matériel sur pneumatiques.

Cet équipement a été prévu dans le programme pour 1960.

La transformation de la voie est en cours. Le matériel a été commandé au début de 1961.

De plus, l'allongement des quais pour permettre l'exploitation avec trains de 6 voitures a été inscrit au programme de 1962 (9,2 millions de nouveaux francs pour 11 stations).

Les travaux commenceront au début de l'année 1962. C'est au milieu de 1963 que la régie compte pouvoir mettre en service les premiers trains de 6 voitures sur pneumatiques.

La transformation de toute l'exploitation de la ligne sera terminée vers la fin de 1964.

#### Acquisition d'autobus.

Le programme pour 1962 comprend l'acquisition de 50 aut. de grande banlieue.

D'autre part, la régie, poursuit la mise au point de prototypes de voitures qui pourront être adaptées aux différents besoins de l'exploitation (Paris, banlieue, grande banlieue).

C'est d'après ces prototypes que seront passées, à partir de 1963, d'importantes commandes de matériel pour continuer le renouvellement du parc ainsi que son accroissement (200 à 250 voitures par an).

La mise en chantier de la grande transversale permettra dans quelques années un écoulement harmonieux du trafic.

Cette transversale permettra de soulager la gare Saint-Lazare actuellement saturée et d'assurer la desserte des nombreuses localités de la banlieue Ouest de Paris actuellement en pleine expansion. D'autre part, l'électrification de la ligne de la Bastille viendra compléter cet ensemble.

Dans le proche avenir, la R. A. T. P. envisage en plus de son métro régional express, de moderniser certaines lignes parisiennes.

Liaison rapide Bourse-porte Maillot et Invalides-place Clichy.

Le commissariat général au plan envisage dans le cadre du 4<sup>e</sup> plan quadriennal de la nation et d'un plan décennal prévu pour la région parisienne, l'augmentation de la capacité de transport des lignes du réseau métropolitain :

— par le prolongement de la ligne 13 de la porte au pont de Clichy ;

— par la reconstruction du terminus de la ligne n° 4 à la porte d'Orléans avec aménagement du terminus routier ;

— par l'allongement des quais de 75 à 105 mètres (ligne n° 4) ;

— par la mise sur pneus de la ligne n° 9 ;

— par le remaniement de la structure de certaines lignes, 12, 13 et 14 ;

— par l'augmentation de la longueur des trains des lignes n° 5 et 6 à quatre voitures ;

— création de nouveaux dépôts d'autobus en banlieue et aménagement des terminus d'échange routier-ferré, afin de faire face aux besoins nouveaux de transport résultant du peuplement très rapide de la moyenne banlieue. La poursuite du programme d'équipement complémentaire et de modernisation permettra, en outre, sur le réseau ferré de continuer les opérations en cours (réseau de distribution d'énergie) de réaliser de nouvelles installations ayant pour objet de simplifier les méthodes d'exploitation (admission par tourniquets dans les stations), d'en augmenter l'efficacité (régulation automatique des intervalles et commande centralisée) et d'accroître le confort des voyageurs (appareils élévateurs et trottoirs roulants).

#### Conclusion.

La commission de la production et des échanges :

Reconnait l'effort fait par le ministère des travaux publics pour mener à son terme, dans les conditions envisagées, la réforme administrative tout en conservant l'action de chaque échelon du service. Souhaite que cette réforme soit l'amorce d'une réforme plus importante intéressant l'ensemble des ministères et des services techniques dans l'esprit et le cadre des propositions de lois déposées à ce sujet.

S'élève avec vigueur contre l'insuffisance des crédits de strict entretien (chapitre 35-21, article 1<sup>er</sup>) dont l'augmentation est réclamée depuis des années. Cette insuffisance entraîne la ruine du réseau routier national existant et l'amenuisement constant d'un patrimoine national pourtant combien utile à l'économie nationale et par la suite une dépense complémentaire très importante qui aurait pu être évitée si un entretien normal et courant avait été réalisé.

Réclame instamment la réduction du délai de réalisation du réseau d'autoroutes et l'aménagement du réseau existant de routes nationales de première et deuxième catégories. Le programme envisagé dont la carte a été publiée dans notre rapport n° 892 sur le budget 1961 devrait être terminé non pas en 1975 mais en 1970. En effet dans 10 ans, notre réseau routier qui se révèle déjà insuffisant ne correspondra plus du tout aux besoins et la circulation deviendra alors impossible.

Réclame l'aménagement d'une transversale importante à travers le centre de la France. Le réseau routier ainsi d'ailleurs que le réseau ferroviaire négligent cette possibilité.

Estime que l'ensemble du service des ponts et chaussées doit être directement intéressé à la réalisation du programme d'aménagement routier et ne doit pas être doublé par un autre organisme.

Dénonce une fois encore l'imputation des dépenses de reconstruction d'ouvrages d'art détruits par faits de guerre au titre du fonds routier.

Réclame le rétablissement de crédits ou autorisations de programme équivalents à ceux de 1961 en ce qui concerne la tranche communale du fonds d'investissement routier ; les communes rurales ayant fait de gros efforts et réalisé des emprunts importants doivent être davantage aidées.

Regrette de n'être pas encore saisie du 4<sup>e</sup> plan de modernisation. Si l'on en croit les renseignements officiels recueillis, le programme retenu au plan pour la période 1962-1965 serait en régression par rapport à celui du ministère des travaux publics. Alors que ce dernier prévoyait la construction de 135 kilomètres d'autoroutes en moyenne annuelle et l'aménagement du réseau existant (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> catégorie) pour un volume de crédits annuels moyens de 300 millions de nouveaux francs le plan limiterait respectivement la construction à 100 kilomètres d'autoroutes et l'aménagement du réseau existant à 242.500.000 nouveaux francs. La commission réagit donc vigoureusement contre cette régression par rapport à un programme jugé insuffisant et trop étalé ; demande un effort double, possible par l'augmentation des crédits, l'utilisation à plein rendement du potentiel des entreprises employé actuellement au tiers de sa capacité et le recours à l'emprunt.

Souhaite qu'un débat ait lieu en présence de M. le ministre des travaux publics et de certains techniciens de la S. N. C. F. en ce qui concerne la dépêréquation.

Confirme la position prise lors de la discussion du budget 1961 en ce qui concerne l'octroi du bénéfice des campagnes simples et des campagnes doubles aux anciens combattants cheminots. Sollicite l'ouverture d'un crédit immédiat au budget 1962 de l'ordre de 20 millions de nouveaux francs pour satisfaire dans la proportion d'un tiers environ cette mesure, dont l'application serait ainsi étalée sur 3 ans.

Approuve la modernisation de la S. N. C. F. entraînant un accroissement de productivité très sensible.

Sous réserve de ces observations, la commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption du budget des travaux publics et des transports.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral.  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1445

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Par M. Marc Jacquet, rapporteur général, député.

## ANNEXE N° 28

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS  
VOIES NAVIGABLES ET PORTS

Rapporteur spécial: M. DENVERS.

## LE BUDGET DES VOIES NAVIGABLES ET DES PORTS

## Vue générale sur le budget 1962.

Les trois tableaux ci-après rassemblent les principaux postes de dépenses relatives aux voies navigables et aux ports.

La comparaison a été faite avec les crédits ouverts en 1961, mais il a été tenu compte, en général, des modifications apportées par la loi de finances rectificative.

On observera une sensible augmentation des crédits pour l'entretien, une diminution presque générale des autorisations de programme, sauf pour les voies navigables, une augmentation des crédits de paiement correspondant aux travaux déjà engagés, à l'exception des ports de commerce qui semblent avoir été un peu sacrifiés dans le budget de 1962.

## Voies navigables et ports.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1961	CREDITS proposés pour 1962	DIFFERENCE
<i>Dépenses d'entretien et de réparations.</i>			
Voies de navigation.....	58.593.578	63.448.018	+ 4.854.440
Ports maritimes .....	35.018.348	38.250.590	+ 3.232.242
Etablissements de signalisation .....	11.870.720	12.510.720	+ 710.000
<i>Interventions publiques.</i>			
Subventions aux ports autonomes .....	5.782.618	6.362.618	+ 580.000
Subventions aux T. O. M., à l'Algérie et à la Tunisie pour le fonctionnement, l'entretien et les réparations des établissements de signalisation maritime.	4.312.000	4.422.000	+ 110.000
Exploitation réglementée des voies navigables .....	(1) 13.750.000	10.000.000	- 3.750.000

(1) Dont 3.750.000 NF ouverts par la loi de finances rectificative 1961.

## Voies navigables et ports.

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		DIFFERENCE	CREDITS DE PAIEMENT		DIFFERENCE
	1961	1962		1961	1962	
(En milliers de nouveaux francs.)						
<b>DÉPENSES EN CAPITAL</b>						
<i>1° Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
Voies de navigation.....	130.000	111.000	+ 11.000	(1) 99.050	120.790	+ 21.740
Défense contre les eaux.....	1.090	1.000	+ 3.000	1.500	2.300	+ 800
Ports de commerce.....	125.200	123.000	- 2.200	111.538	109.603	- 1.935
Ports de pêche.....	11.300	4.000	- 10.300	7.310	7.422	+ 3.112
Équipement outre-mer.....	6.000	5.119	- 611	5.913	6.366	+ 453
<i>2° Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</i>						
Subventions pour travaux divers.....	11.821	21.600	- 23.221	31.211	21.320	- 49.891

(1) Compte non tenu des crédits pour la canalisation de la Moselle ouverts dans la loi de finances rectificative.

## Les dépenses ordinaires.

Les crédits pour l'entretien des voies de navigation sont majorés, pour l'année 1962, dans des proportions appréciables (plus de 8 p. 100).

Votre rapporteur avait souvent souligné dans le passé leur insuffisance. Il se réjouit de les voir, dans le présent budget, fixés à un niveau assez satisfaisant pour permettre la conservation de notre réseau fluvial.

De même, les ports maritimes ont vu leur dotation d'entretien s'accroître de 9 p. 100 alors que l'augmentation n'avait pas atteint 1 p. 100 l'an dernier.

Au titre des interventions publiques, les subventions aux ports autonomes ont également été augmentées d'environ 10 p. 100 en grande partie pour répondre à des relèvements de salaires.

Rappelons qu'il s'agit de versements effectués aux ports du Havre et de Bordeaux. Les deux tiers de la dotation budgétaire sont affectés à l'entretien des accès, le reste est destiné à couvrir les frais de gestion des services connexes (canal de Tancarville et pointe de la Grave) assurés par les ports pour le compte de l'Etat.

Les crédits pour l'exploitation réglementée des voies navigables sont équivalents à ceux inscrits l'an dernier dans la loi de finances, soit 10 millions de nouveaux francs, mais en réalité, il

a été accordé au cours du premier semestre 1961 une aide supplémentaire à la batellerie se chiffrant à 3.750.000 nouveaux francs, aide qui a pu être supprimée du relèvement d'environ 2,5 p. 100, en juillet dernier, des frets de la batellerie.

Pour 1962, le détail des crédits pour l'exploitation réglementée est le suivant :

DESIGNATION	CREDITS votés en 1961	PROJET de loi de fin de 1962	MODIFICATION par rapport au chiffre voté
(En nouveaux francs.)			
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée...	5.500.000	6.000.000	
A déduire :			
Produits des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation .....	3.080.000	3.180.000	
	2.620.000	2.820.000	+ 200.000
Exploitation de la traction sur diverses rades .....	2.090.000	2.000.000	»
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 .....	1.230.000	1.230.000	»
Indemnités compensatrices sur les frets .....	750.000	750.000	»
Compensation temporaire pour difficultés de navigation .....	2.500.000	2.300.000	— 200.000
Aide spéciale intermédiaire du 1 <sup>er</sup> semestre 1961 palliant le retard à l'intervention d'une hausse générale des frets .....	3.750.000	»	— 3.750.000
Totaux .....	13.750.000	10.000.000	— 3.750.000

Rappelons à ce propos que l'année 1961 a vu la mise en œuvre de la réforme de l'office national de la navigation, réalisée par le décret du 26 décembre 1960.

Ce texte, qui abroge la loi du 11 novembre 1940, détermine de manière plus précise les attributions de l'établissement et fixe les règles de son fonctionnement compte tenu de l'évolution qui s'est manifestée dans la politique du Gouvernement vis-à-vis des transports par navigation intérieure. Il crée deux organes délibérants : le conseil d'administration et le comité consultatif.

a) Le conseil d'administration, composé de sept membres représentant le Conseil d'Etat, la Cour des comptes, les administrations des travaux publics et des transports, des finances et des affaires étrangères, remplace le conseil de direction restreint de trois membres créé par la loi du 11 novembre 1940. Doté de pouvoirs étendus en ce qui concerne l'administration de l'O. N. N., il permet à l'établissement de continuer à jouir d'une large autonomie de gestion, compte tenu des règles générales de contrôle et de tutelle applicables aux établissements publics de l'Etat. Mais, à la différence de l'ancien conseil de direction, la composition du conseil permet la confrontation immédiate des préoccupations de toutes les administrations intéressées et assure une orientation constante de la gestion de l'établissement conforme à ces préoccupations.

b) Le comité consultatif, organe de liaison et de coopération entre la profession et l'Etat, est composé de vingt-cinq membres. Il comprend à côté de fonctionnaires dont les attributions se rattachent à l'exploitation commerciale des voies navigables, des représentants des catégories professionnelles concourant à l'exécution des transports par eau et des utilisateurs.

Le comité est obligatoirement consulté sur toutes mesures réglementaires concernant les prix, les conditions d'exécution des transports et d'exploitation des bateaux. Il donne également des avis et peut proposer des mesures nouvelles.

La constitution du comité consultatif permet aux transporteurs de faire entendre régulièrement leur point de vue sur la politique à suivre en matière d'exploitation fluviale conjointement avec les représentants des utilisateurs.

Ainsi se trouve renforcée l'efficacité de l'établissement, organe dont l'articulation avec les administrations intéressées est désormais affirmée pour mener à bien l'étude et l'exécution des missions générales d'ordre public dont il est chargé en présence d'une profession extrêmement dispersée, et dont l'articulation avec cette profession est maintenant également assurée de façon précise et parfaitement codifiée.

L'adaptation progressive de la navigation intérieure française au Marché commun, dans la paix sociale, doit s'en trouver facilitée.

En ce qui concerne le renouvellement et la modernisation de la flotte fluviale, nous trouvons toujours sous la rubrique « Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 » un crédit destiné à permettre les bonifications d'intérêts pour les emprunts contractés par les bateliers.

Votre rapporteur voudrait, à cette occasion, rappeler le rôle que joue, dans ce domaine, la Société pour la reconstruction et le renouvellement du parc fluvial.

Créée par l'article 58 de la loi du 27 avril 1946, la S. P. R. F. avait un double objet : assurer la réparation des dommages de guerre subis par la batellerie, effectuer le renouvellement du parc fluvial.

Ainsi a-t-elle assuré la réparation d'environ 2.300 bateaux et la construction de 1.750 bateaux neufs des types les plus variés de 113 à 1.500 tonnes.

Cette opération n'a pu être menée à bien, que grâce à l'aide financière que comportait également la loi de 1946, en son article 59. Celui-ci prévoyait, en effet, pour la S. P. R. F. la possibilité de prêter aux sinistrés, à très long terme et à faible taux d'intérêt, les sommes nécessaires pour régler la part des dépenses de reconstruction non couvertes par les indemnités de dommages de guerre.

Pratiquement, hormis quelques opérations en cours, la réparation de ces dommages de guerre est terminée.

En ce qui concerne le renouvellement des bateaux vétustes, la S. P. R. F. achève actuellement la livraison à ses adhérents de 225 péniches de 38,50 m. Une première tranche de 100 unités a été facilement répartie ; le placement de la seconde (100 bateaux également) fut plus difficilement assuré, les artisans éprouvant des difficultés à fournir leur apport personnel de 25.000 nouveaux francs. Bien qu'autorisée à mettre en chantier une troisième tranche de 100 bateaux, la S. P. R. F. n'en commanda que 25, mais elle se prépare, avec l'accord du plan, à en faire construire 40 : ceci ne représente cependant que les deux tiers de l'utilisation d'une autorisation donnée en octobre 1958.

Si cette activité peut paraître réduite, c'est que la société s'est heurtée à un certain nombre d'obstacles sur le plan administratif.

L'application de la loi de 1946 aux opérations de renouvellement fut d'abord singulièrement retardée : jusqu'en 1955. Puis sa portée en fut limitée aux seuls artisans bateliers pour le remplacement de leurs bateaux en bois. Les compagnies de navigation et les petites flottes furent donc écartées du bénéfice de la loi, alors que celle-ci ne les distinguait des artisans que pour leur appliquer un taux d'intérêts moins favorable.

Si un tel régime doit être maintenu, si la S. P. R. F. ne peut entreprendre le renouvellement du matériel vétuste des compagnies et des petites flottes, c'est à brève échéance la liquidation de la société. Les commandes des artisans, 20 à 30 bateaux par an, ne peuvent lui assurer évidemment un chiffre d'affaires suffisant.

Mais la disparition de la société, c'est aussi la fin de l'application de la loi de 1946.

Qu'en résultera-t-il ? Pour les artisans l'impossibilité d'emprunter au taux actuel de 4 p. 100 et la nécessité de recourir dans la meilleure hypothèse aux emprunts à 5,25 p. 100 de la caisse des dépôts. A cette surcharge d'intérêts s'ajoutera un supplément de prix pour le bateau, prix que la S. P. R. F. pouvait réussir à fixer aussi bas que possible.

Ainsi non seulement les artisans ne pourront plus remplacer leurs vieux bateaux de bois, ni établir leurs enfants, mais ils perdront l'espoir d'adapter leur matériel aux nouvelles conditions d'exploitation.

Pour les compagnies, la situation créée par la suppression de la loi de 1946 serait peut-être moins dramatique puisque l'écart entre les taux des prêts de la caisse des dépôts (5, 25 p. 100) et celui des prêts de la S. P. R. F. (5 p. 100) est faible, mais les compagnies seraient-elles assurées d'avoir toujours accès aux prêts de la caisse des dépôts ? Ne seraient-elles pas invitées dans l'avenir à s'adresser au Crédit national, aux compagnies d'assurances ou à tous autres prêteurs qui leur réclameraient le taux d'intérêt en vigueur sur le marché financier ?

Le maintien de la loi de 1946 avec les bonifications d'intérêts pour les prêts de la S. P. R. F. aux diverses catégories d'utilisateurs paraît donc souhaitable à tous égards jusqu'à ce que soient réunies les conditions suffisantes pour que la batellerie, comme une autre industrie, puisse sans l'aide de l'Etat remplacer un matériel hors d'usage ou démodé.

Cependant s'il faut conserver aux artisans les avantages actuels : prêts à trente ans de 80 p. 100 du prix probable du bateau, on peut envisager pour les autres catégories de réduire le pourcentage et la durée.

La formule d'une société coopérative comme la S. P. R. F. a de plus l'avantage de concilier organiquement les intérêts des usagers qui composent son conseil et ceux de l'Etat qui est représenté auprès de celui-ci par plusieurs commissaires du Gouvernement et par un contrôleur d'Etat.

**Les crédits pour l'équipement.**

**I. — LES VOIES NAVIGABLES**

Le tableau figurant page 3 met en évidence l'augmentation des crédits par rapport à 1961 (11 millions en autorisations de programme, 21 millions 740 en crédits de paiement) (1).

Le montant total des autorisations de programme pour 1962 qui atteint 141 millions se décompose comme suit :

— opérations inscrites à la loi de programme .....	98 millions NF.
— partie complémentaire .....	27,250 —
— réévaluation des opérations en cours .....	7,800 —
— participation à la reconstruction de ponts et travaux divers .....	7,950 —
	141 millions NF.

Ces crédits doivent permettre d'engager les opérations décrites dans l'annexe du budget des travaux publics — Mesures nouvelles — pages 104 et 105.

Les crédits de paiement : 120,780 millions doivent être utilisés de la manière suivante :

— opérations en cours .....	92,590 millions NF.
— opérations nouvelles inscrites à la loi de programme .....	19,600 —
— opérations nouvelles de la partie complémentaire .....	8,600 —
	120,780 millions NF.

Au cours de l'année 1961, l'exécution des travaux sur les voies navigables s'est déroulée d'une manière satisfaisante et les seuls retards rencontrés dans la réalisation des opérations prévues à la loi de programme tiennent à la difficulté de mise au point de certains projets qui ont exigé des études exceptionnellement approfondies, en raison soit de la nature des terrains rencontrés (écluse des Fontinettes), soit du site où les travaux doivent être effectués (reconstruction du barrage de La Cave).

Les différences qui peuvent apparaître au cours d'un examen comparatif de la dernière tranchée de la loi programme et du budget 1962 résultent des décisions d'avancement ou de retardement de certaines opérations, décisions tout à fait justifiées, étant entendu que la loi-cadre fixe un volume de travaux sans priver l'administration d'une souplesse désirable dans l'engagement desdits travaux.

Il y a donc lieu d'être satisfait de l'effort de l'Etat concernant ce secteur, bien qu'il ne faille pas se dissimuler qu'il reste beaucoup à faire, ainsi que le montrait la commission économique européenne dans un rapport de juin 1960 sur la situation de l'infrastructure et du parc :

« Près de 79 p. 100 des voies régulièrement utilisées, soit 6.164 kilomètres, ne sont pas accessibles à des bateaux d'une capacité de charge de 300 tonnes et plus. Un sixième seulement du réseau est navigable pour bateaux de 650 tonnes alors que les quatre cinquièmes du réseau allemand sont accessibles à ces unités. Les unités de 1.000 tonnes et plus ne peuvent emprunter que 617 kilomètres de voies, soit 78 p. 100 de l'ensemble du réseau. La longueur totale des canaux déclassés ou rayés de la nomenclature, depuis 1954, est de 627 kilomètres.

« Ces chiffres font ressortir la nette insuffisance du réseau français dont les normes ne correspondent généralement plus aux exigences modernes des transports fluviaux ».

Il convient d'autant moins de ralentir notre effort en matière de modernisation des voies d'eau que nos voisins poursuivent le leur à un rythme accéléré.

En Allemagne occidentale, des projets d'aménagement des voies navigables au gabarit de 1.350 tonnes ont été établis. Leur montant global atteindrait 7,5 millions de DM (environ 9 milliards de nouveaux francs) et leur exécution s'étalerait sur les vingt années à venir. Les travaux en cours qui doivent s'échelonner jusqu'à 1970 portent sur plus d'un milliard et demi de nouveaux francs.

En Belgique, le Gouvernement envisage de consacrer à la modernisation du réseau fluvial une somme correspondant à 1,4 milliard de nouveaux francs. Les principaux avantages

(1) Il n'est pas tenu compte des fonds de concours qui s'élèveront en 1961 :  
 — pour les crédits d'engagement à :  
   85 millions en provenance de l'O. N. N.  
   5 millions en provenance des départements du Nord et du Pas-de-Calais.  
 — et pour les crédits de paiement, respectivement à 43 et 5 millions.

escomptés de cette modernisation sont les suivants : augmentation de l'activité des entreprises existantes par la diminution du coût du transport, création possible d'entreprises nouvelles, lutte plus efficace contre les inondations, mise en valeur des terrains riverains, etc.

**Le canal du Nord.**

Les travaux en vue de l'achèvement du canal du Nord progressent d'une manière satisfaisante, ainsi que certains membres de votre commission ont pu le constater sur place. Il n'y a pas de retard dans l'exécution du programme 1961 ; les projets pour la dernière tranche de 1962 seront probablement adressés au ministère dans le premier semestre 1962 et les dépenses engagées dans le second semestre.

Rappelons que cette opération, estimée à 21 milliards d'anciens francs, fut décidée par la loi-programme du 31 juillet 1959. Elle doit être financée à raison d'un tiers par le budget et de deux tiers par des fonds de concours provenant des péages de la loi Morice.

Ces travaux ont été divisés en trois tranches : Arleux — Péronne, Péronne — Rouy, Rouy — Noyon. Sur cette dernière section, des chantiers importants se développent, comportant des ouvrages routiers et ferroviaires. La remise en état du souterrain de la Panneterie, long tunnel de 1.100 mètres est fort avancée et sera terminée vers la fin de l'année. Au nord de Rouy, il a fallu entreprendre, à travers les marais, la construction d'une digue de deux kilomètres, nécessitant le déversement du contenu de 12.000 camions.

A l'extrémité nord du canal, l'écluse de Palluel, dont le gros œuvre était pratiquement intact, a fait l'objet d'essais qui ont été considérés comme concluants : l'adoption du système de porte aval levante permettra la navigation de convois composés de deux berges de 38,50 mètres et d'un pousseur. Le seul problème qui se pose sur cette section est celui des caractéristiques du souterrain de Ruyaulcourt. Selon les décisions qui seront prises en ce point, le canal pourra, ou ne pourra être aménagé ultérieurement au grand gabarit. Il serait dommage, compte tenu des dépenses actuellement engagées, qu'on se soit à regretter dans un proche avenir, d'avoir vu « trop petit » si, comme cela est probable, le trafic fluvial continue à se développer. Actuellement, le calibre du canal est prévu pour des unités allant jusqu'à 700 tonnes.

Dans cette intéressante réalisation, il faut souligner une fois encore l'effort de la profession sur le plan financier et celui des services des travaux publics sur le plan technique. On peut raisonnablement espérer que la mise en service du canal aura lieu dans le courant de l'année 1964.

**L'aménagement de la Moselle.**

Les crédits pour la canalisation de la Moselle sont inscrits au chapitre 63-00 du budget des finances — Charges communes — et transférés en cours d'année à celui des travaux publics.

En ce qui concerne la situation actuelle des travaux, il y a lieu de distinguer deux sections :

— d'une part, la section Thionville-Coblence où les travaux sont exécutés par la société internationale de la Moselle, avec le concours des services nationaux des voies navigables, et qui comprend elle-même un secteur français, un secteur germano-luxembourgeois et un secteur allemand ;

— d'autre part, la section Metz-Thionville où les travaux sont exécutés directement par l'administration française des travaux publics.

Pour la section Thionville-Coblence, qui s'étend sur 270 kilomètres de rivières et comprend 14 biefs avec 13 ouvrages (barrage et écluse), l'état d'avancement des travaux est actuellement le suivant :

Dans le secteur français Thionville-Apach, qui comprend deux biefs et deux ouvrages, l'un des ouvrages est pratiquement terminé, l'autre en cours d'exécution. Les dragages sont entrepris et seront entièrement terminés fin 1962, l'ensemble du tronçon Thionville-Apach devant être navigable au début de 1963.

Dans les secteurs germano-luxembourgeois et allemand, qui comprennent 12 biefs et 11 ouvrages, 2 ouvrages sont pratiquement terminés et 8 autres sont en cours d'exécution. Les dragages sont en cours dans 11 biefs et les autres travaux d'aménagement (resciement, protection des rives, etc.) le sont dans 8 des 11 biefs où des travaux de cette nature doivent être effectués.

Compte tenu de l'état d'avancement des travaux, on peut fermement espérer que la nouvelle voie, entre Thionville et Coblence, pourra être ouverte à la navigation à la fin de 1963.

Pour la section Metz-Thionville, déjà analysée (canal des mines de fer de la Moselle), les travaux à exécuter, pour permettre la navigation au grand gabarit, comprennent la construction d'un port (Thionville-Illange) et de trois écluses, ainsi que des terrassements. La construction du port est très avancée, deux des écluses sont en cours, la construction de la troisième et les travaux de terrassement doivent être entrepris au printemps 1962. Le port de Thionville-Illange doit pouvoir être ouvert à la navigation dans le courant de 1963 et l'ensemble de la section Metz-Thionville au printemps 1964.

En ce qui concerne le coût des travaux, votre rapporteur se doit d'attirer l'attention sur l'augmentation considérable des dépenses que les réévaluations habituelles des prix ne suffisent pas à expliquer.

Dans la convention internationale sur la canalisation de la Moselle, le coût de l'aménagement de la section Thionville-Coblence avait été évalué à 370 millions de DM (estimation de 1955), soit environ 462,5 millions de nouveaux francs.

Ce montant doit être aujourd'hui considérablement majoré et la dernière estimation faite par le comité de surveillance de la société internationale atteint la somme de 780,7 millions de DM, soit environ 967 millions de nouveaux francs.

Cette augmentation tient à la hausse générale des prix, aux adaptations techniques qui ont été reconnues nécessaires (accroissement de la longueur des écluses pour la navigation poussée, augmentation du mouillage), mais, surtout, à l'importance des sommes à consacrer aux travaux divers à effectuer dans les biefs pour protéger les propriétés riveraines et à la réparation des dommages causés aux riverains (collectivités locales et particuliers), l'importance de ces dernières catégories de dépenses tenant notamment aux dispositions des législations allemandes en matière de dommages causés par l'exécution de travaux publics.

Ainsi, il apparaît bien que la plus grande partie du dépassement de crédits (60 p. 100) résulte des exigences exorbitantes des propriétaires riverains, côté allemand, dans l'évaluation des indemnités d'expropriation. Il ne semble pas que l'administration du Land de Rhénanie-Palatinat ait joué dans cette affaire le rôle modérateur qu'on pouvait escompter. La France, qui prend à sa charge les deux tiers des dépenses, risque de faire les frais de cette opération à l'égard de laquelle nos partenaires ont toujours marqué une certaine hostilité.

Il est nécessaire que les membres français du conseil de surveillance de la Société internationale, appuyés par le Gouvernement, s'emploient à limiter la participation financière aux dépenses de cette nature.

Sur la section Metz-Thionville, l'estimation primitive de 41 millions de nouveaux francs (prix de 1954-1955) doit être portée aujourd'hui à 45 millions de nouveaux francs environ, l'augmentation s'expliquant par la hausse générale des prix et les améliorations techniques apportées au projet en vue de la circulation des convois poussés (allongement des écluses, accroissement du mouillage).

Il convient, en outre, de compléter le programme d'aménagement de la section Metz-Thionville par la construction d'une grande écluse à Metz, de manière à permettre aux bateaux de grand gabarit d'accéder à l'actuel port de Metz. Les crédits correspondants (10 millions de nouveaux francs) ont été demandés au budget de 1962 (ministère des finances et des affaires économiques — Charges communes).

La commission des finances s'est montrée particulièrement sensible aux observations présentées ci-dessus.

L'un de ses membres a fait remarquer que de tels dépassements de crédits, pour des sociétés échappant au contrôle exclusif de l'Etat français, se présentaient trop fréquemment et qu'en l'occurrence la commission devrait nommer une commission d'enquête aux fins de déterminer les véritables responsabilités. Il a été proposé également que les différends de cette nature puissent être portés, comme cela se fait pour d'autres matières, devant les tribunaux européens ou, selon le cas, internationaux.

#### La liaison Rhin-Méditerranée.

On pouvait penser que la décision gouvernementale sur la réalisation de la voie d'eau Rhin-Méditerranée serait intervenue lors de la discussion budgétaire et de la présentation du IV<sup>e</sup> plan. Tel ne semble pas être le cas. La commission présidée par M. Bouloche, et chargée par le Premier ministre d'étudier le problème de cet axe de transport, a communiqué ses conclusions au Gouvernement, mais ne les a pas encore fait connaître publiquement.

Prenant en considération l'accroissement des capacités, l'abaissement des coûts et la contribution au développement économique régional, compte tenu notamment des perspectives du

Marché commun, les travaux de la commission ont été menés de façon à fournir au Gouvernement les éléments d'une décision sur l'opportunité de la construction d'une voie d'eau au gabarit international à grand trafic et des aménagements annexes qui s'avéreraient nécessaires ou souhaitables.

Toutefois, bien que les conclusions de la commission ne soient pas encore complètement connues, il est possible de donner les indications sur les deux principales tendances qui paraissent se dégager en son sein.

Afin de réunir toutes les informations utiles à l'étude du problème de la liaison Rhin-Rhône, la commission a procédé à de nombreuses auditions à Paris et sur place, et a fait accomplir ou a accompli de nombreuses études :

Auditions des représentants des collectivités locales ;  
Auditions des représentants de la voie d'eau et de la S. N. C. F. ;

Auditions des représentants des chambres syndicales et des directions ministérielles des différentes industries ;  
De l'E. D. F., etc. ;

Etudes de la Société d'études techniques et économiques (S. E. T. E. C.) sur l'estimation des trafics sur chacun des axes de la liaison Est-Méditerranée et sur le peuplement actuel et futur de cet axe ;

Etudes des différents problèmes techniques posés par la réalisation et le fonctionnement de la voie d'eau future ;

Etudes des prix de revient de la voie ferrée et des investissements S. N. C. F. à réaliser... ;

Etudes sur les résultats de l'aménagement des vallées du Main, du Neckar et de l'Ohio, etc.

Ces études et auditions ont permis à la commission d'établir des bilans partiels des différents aménagements envisageables pour la voie d'eau :

Voies alsacienne et lorraine et voie meusienne ;  
Voie lorraine seule ou avec la Meuse ;  
Voies alsacienne seule, etc.

Ces bilans ne prenaient en compte que les éléments chiffrables :

Investissements ;  
Dépenses d'entretien et de fonctionnement des infrastructures ;  
Frais d'exploitation.

Ces bilans simplifiés, assortis d'hypothèses raisonnables sur les taux de croissance à long terme des transports et sur l'hinterland futur du port de Marseille, se sont révélés négatifs, quel que soit l'aménagement envisagé pour la liaison Rhin-Rhône par voie d'eau.

Mais, aux résultats bruts des bilans de dépenses de transport, il fallait ajouter les avantages non ou difficilement chiffrables, qui concernent principalement l'aménagement du territoire.

Ainsi, la réalisation du projet peut :

Dans le cadre du Marché commun, améliorer la position concurrentielle de l'Est et du Sud-Est de la France ;

Faciliter un aménagement du territoire dans l'Est de la France en revitalisant certaines zones déprimées, en organisant le développement de la vallée du Rhône et en permettant la création d'une puissante zone industrielle autour de Marseille ;

Améliorer la situation du port de Marseille, en lui apportant un certain volume de trafic national et international.

La commission a estimé que l'appréciation de ces avantages indirects était extrêmement délicate. Les conséquences internationales comportent un caractère conjectural très marqué. La probabilité de réalisation de certaines conséquences attendues parmi les plus importantes a donné lieu à des opinions très divergentes, qui peuvent être regroupées en deux tendances principales :

Certains membres de la commission estiment que les effets induits de la canalisation se produiront avec la rapidité et l'importance nécessaires pour justifier l'investissement. Ils sont favorables à une décision immédiate de réalisation du projet, en admettant cependant certains délais pour l'exécution des travaux.

Au contraire, les autres membres n'estiment pas pouvoir recommander au Gouvernement de prendre immédiatement une décision favorable pour l'ensemble de l'aménagement. Ils seraient partisans d'une décision d'action dont les caractéristiques seraient d'être progressive et contrôlée. Cette action préserverait l'avenir en laissant possibles toutes les décisions concernant les différents tracés. Elle mettrait l'accent sur l'équipement des vallées en tant qu'éléments fondamentaux de l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse du Rhône et de la Saône, du Rhin ou de la Moselle. Elle chercherait à réduire les coûts

de transport dans les communications de bassin versant à bassin versant, tout en évitant d'engager, sans nouvelles observations et études, les dépenses correspondant à la canalisation à grand gabarit de bout en bout.

Si cette deuxième solution était retenue, des études complémentaires seraient nécessaires et c'est à l'examen de ces études et des résultats de l'industrialisation des vallées aménagées dans la première étape qu'il serait possible de décider de l'intérêt de l'aménagement à grand gabarit entre bassins versants.

Votre commission des finances a estimé qu'il était prématuré d'aborder cette question mais que le Parlement devrait pouvoir formuler son opinion avant qu'une décision définitive ne soit prise. A la demande de l'un de ses membres, la commission a décidé de confier à un groupe de travail le soin d'étudier, dans le cadre d'un examen général des dispositions du IV<sup>e</sup> plan, les nombreux projets et rapports concernant cette liaison Rhin-Méditerranée.

## II. — LES PORTS

La situation faite aux ports dans le budget d'équipement pour 1962 apparaît comme peu satisfaisante si l'on se réfère aux chiffres.

Aussi bien en autorisations de programme qu'en crédits de paiement le volume des crédits accordés cette année se situera à un niveau inférieur à celui de l'an dernier, exception faite pour les ports de pêche qui voient leurs crédits de paiement très substantiellement majorés.

### a) Les ports de commerce.

Par la loi de finances pour 1961 et la loi de finances rectificative le montant total des autorisations de programme s'élevait à 125,260 millions de nouveaux francs. Il n'est plus que de 123 millions (soit 2,260 en moins) se répartissant ainsi :

— opérations inscrites à la loi de programme .....	64,915 millions NF.
— réévaluation des travaux en cours .....	7 —
— opérations nouvelles hors loi de programme .....	51,085 —
	<hr/>
	123,000 millions NF.

Les crédits de paiement passent de 111,538 millions en 1961 à 109,603 (moins 1,935) se décomposant comme suit :

— opérations en cours .....	85 millions NF.
— opérations de la loi de programme .....	12,995 —
— opérations nouvelles hors loi de programme .....	11,618 —
	<hr/>
	109,603 millions NF.

On peut constater également dans ce secteur des ports que les engagements pris dans la loi de programme ont été tenus et que si des différences existent entre la troisième tranche de cette loi et le présent budget, elles tiennent au fait que des opérations ont été différées, d'autres avancées (comme pour Dunkerque), mais que le volume global a été respecté.

On doit reconnaître aussi que la partie complémentaire est, cette année, plus importante que précédemment : 51 millions de nouveaux francs dont 26,5 pour la reconstruction et 24,5 pour l'équipement proprement dit.

Mais votre rapporteur aurait souhaité être mieux en mesure d'apprécier l'effort consenti en 1962 dans la perspective plus ample du IV<sup>e</sup> plan. Le manque d'informations précises ne lui permet pas mais il semble que le rythme moyen qu'on pouvait escompter pour la première année du nouveau plan ne soit déjà pas atteint. Le volume des investissements portuaires retenu par le plan (610 millions de nouveaux francs) (1) à la suite d'une décision interministérielle se situe très en retrait de celui qui résultait de l'inventaire des besoins en novembre 1960 (915 millions) (1).

Ce retard, pris dès le départ, paraît de mauvais augure, et ne fera qu'aggraver l'état d'insuffisance de nos installations portuaires, et par conséquent les difficultés rencontrées pour soutenir une comparaison valable avec les ports étrangers à très forte concurrence.

La situation est à peu près la même pour les phares et balises, alors que le programme d'amélioration les concernant n'a été réalisé qu'à 20 p. 100 et qu'un renforcement des moyens de sécurité dans la Manche se révèle de plus en plus nécessaire.

Ces observations ne peuvent que rendre plus désirable encore un examen prochain et détaillé, par le Parlement, du IV<sup>e</sup> plan de modernisation.

(1) Il s'agit uniquement de fonds du Trésor pour l'infrastructure (510 millions) et les phares et balises (60 millions). La tranche optionnelle envisagée par le plan n'est pas comprise.

Quels que soient ses regrets, votre rapporteur se félicite cependant de voir réaliser certaines opérations, telles la construction d'une forme de radoub à Brest (les travaux devraient commencer au début de 1962) et la jetée nord de Bayonne, si longtemps réclamée.

### b) Les ports de pêche.

Les autorisations de programme sont réduites de 14.360 millions à 4 millions, mais les crédits de paiement passent de 4.130 à 7.422 millions.

Les principaux bénéficiaires des nouveaux crédits d'engagement doivent être Concarneau et Audierne.

Les travaux complémentaires pour le port de Boulogne (en dehors de la darse) ne seront pas entamés cette année, mais leur inscription paraît être prévue pour l'an prochain.

Néanmoins, votre rapporteur désire attirer particulièrement l'attention du Gouvernement sur le sort des petits ports où la pêche continue à se pratiquer d'une manière artisanale et qui sont insuffisamment dotés dans le budget 1962. La concentration exagérée des crédits au profit de quelques ports lui paraît regrettable si l'on veut éviter que ne se posent, dans un proche avenir, de délicats problèmes sociaux concernant les marins de ces petits ports de pêche dont personne ne conteste qu'ils doivent demeurer et prospérer.

Reste l'importante question de la réforme du financement des investissements portuaires qui n'a pas encore reçu de solution satisfaisante.

Le régime actuel des grands ports maritimes français nécessite une rénovation commandée avant tout par l'établissement de la Communauté économique européenne.

Le Gouvernement s'est préoccupé de cette question et le projet de réforme est actuellement soumis aux administrations intéressées. Des réponses favorables sont déjà parvenues. Le ministre de l'Industrie reste prudent dans l'attente des réactions des chambres de commerce. Le ministère des finances procède à des enquêtes complémentaires dont l'aboutissement semble proche, mais il ne paraît pas se rallier à la suggestion faite précédemment par votre commission et tendant à accorder des bonifications d'intérêt.

D'après les renseignements fournis à votre rapporteur, la réforme envisagée a pour objectif de mettre les six plus grands ports français en mesure d'une part, de faire face à la concurrence des grands ports étrangers voisins dans la perspective des compétitions qui résulteront de la mise en vigueur du Marché commun, d'autre part, de ne pas défavoriser les industries françaises importatrices ou exportatrices dont la compétitivité est dans une certaine mesure tributaire des ports maritimes. Or, l'évasion du trafic au détriment des ports français est à redouter en raison du régime financier plus avantageux des ports étrangers concurrents et par voie de conséquence, des frais de port moins élevés qui y sont pratiqués.

En effet, d'une manière générale, en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne, la participation financière de l'Etat et des collectivités publiques aux travaux portuaires est nettement plus importante qu'en France.

Dans le régime actuel des grands ports français, l'Etat ne prend à sa charge que la moitié des dépenses d'établissement, d'amélioration et d'extension de l'infrastructure, les usagers devant couvrir l'autre moitié par le paiement des péages. Par les droits de quai, l'Etat réclame, en outre, aux usagers, le remboursement des charges d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure. Enfin, par le moyen des péages et des taxes d'usage, les usagers supportent intégralement tous les frais afférents à la superstructure et à l'outillage public.

Dans le port belge d'Anvers, l'Etat assume la charge financière de tous les travaux neufs extérieurs et intérieurs et celle de l'entretien et de l'amélioration des profondeurs, sans prélever aucune taxe d'usage ou redevance à son profit pour l'utilisation des ouvrages. Il participe même pour les deux tiers aux dépenses d'outillages.

Dans le port hollandais de Rotterdam, l'Etat, bien que moins libéral qu'en Belgique, assume cependant la charge financière des travaux neufs extérieurs et prend à sa charge la plus grande part des dépenses de creusement et d'entretien des profondeurs ; il accorde en outre à l'organisme portuaire, pour tous les autres travaux, des prêts à des conditions très avantageuses ; les taux d'intérêt varient suivant les conditions du marché de 3 à 3,75 p. 100 et les durées d'amortissement de vingt à soixante ans suivant la nature des ouvrages.

Dans le port allemand de Hambourg, l'Etat finance intégralement tous les travaux neufs extérieurs ainsi que l'entretien et l'amélioration des profondeurs, sans prélever aucune taxe en contrepartie.

Le projet de réforme du régime des ports maritimes français s'appliquerait aux six grands ports de Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille, et entraînerait un système de financement des travaux qui fonctionnerait de la façon suivante :

— pour les travaux ou investissements discontinus et indivisibles par nature (écluses, chenaux d'accès, digues), les charges financières incomberaient entièrement à l'Etat ;

— pour les infrastructures intérieures dont l'établissement peut être progressivement adapté aux nécessités d'accroissement du trafic (murs de quai, terre-pleins, routes de desserte) ainsi que pour les engins de radoub, les dépenses seraient couvertes partie par l'Etat, partie par l'organisme portuaire, donc par les usagers ;

— enfin, pour les outillages et la superstructure (dont le développement suit sensiblement celui du trafic), le financement serait assuré suivant les règles des exploitations industrielles, donc intégralement par les usagers.

Les droits de quai ainsi que les taxes de péages seraient supprimés dans les six grands ports auxquels s'appliquerait la réforme. Des droits de port leur seraient substitués : ils seraient fixés à un niveau qui serait sensiblement inférieur à celui des charges actuelles.

Ainsi, dans ses grandes lignes, le régime financier qui serait instauré dans ces ports par la réforme serait comparable à celui existant dans les ports étrangers concurrents de la mer du Nord.

La commission des finances a été satisfaite de voir ce problème de financement des investissements portuaires enfin abordé par le Gouvernement, auquel elle avait souvent demandé avec insistance d'envisager une réforme susceptible de protéger nos ports contre les méfaits d'une concurrence de la part d'établissements étrangers dotés de régimes financiers moins coûteux pour leurs usagers.

Certains des membres de la commission ont cependant fait part des réserves déjà formulées, à la fois par les chambres de commerce, qui paraissent redouter une extension de l'emprise de l'Etat, et par les usagers qui craignent l'aggravation des charges leur incombant. Il a été fait allusion également à la compétition regrettable qui pourrait s'instaurer entre certaines catégories de ports français.

La commission n'a toutefois pas estimé devoir s'attacher dès aujourd'hui aux objections des parties en cause.

Dans l'intérêt de nos ensembles portuaires, la commission a marqué son très vif désir de se voir saisie le plus tôt possible de ce projet dont elle ne connaît pour le moment qu'un exposé des motifs imprécis.

#### Les subventions d'équipement pour travaux divers.

A ce chapitre, la loi de finances 1961 avait ouvert en autorisations de programme : 26,7 millions de nouveaux francs et en crédits de paiement : 16,090 millions.

En cours d'année, un arrêté du 14 juin 1961 a accordé un crédit supplémentaire de 19,441 millions de nouveaux francs en programme et en paiement (pour le barrage de Malpasset) et la loi de finances rectificative a annulé 1,320 million également en programme et en paiement (en faveur du dock flottant de Dunkerque).

De sorte que le volume total des crédits ouverts pour l'année 1961 a été de :

— autorisations de programme ..... 44,821 millions  
— crédits de paiement ..... 34,221 —

Par suite, les dotations pour 1962 apparaissent en nette diminution :

— de 23,221 millions pour les autorisations de programme et  
— de 24,320 millions pour les crédits de paiement.

Ces crédits constituent la part de l'Etat dans la réalisation de travaux effectués par des collectivités locales tels que : travaux de défense contre les eaux, d'équipement des ports fluviaux et amélioration des ponts dans l'intérêt de la voie navigable, etc.

Une erreur matérielle s'est d'ailleurs glissée dans la rédaction du fascicule des mesures nouvelles, pages 138 et 140.

Le crédit de 2.500.000 nouveaux francs inscrit à la ligne : « Article 2 — Subventions pour la construction du barrage Seine » concerne en réalité la ligne suivante « Article 3 — Travaux de défense contre la mer ».

Il n'y a pas de nouvelle autorisation de programme cette année pour le barrage Seine ; c'est au budget de 1960 qu'avaient été inscrits 47 millions de nouveaux francs.

Le département de la Seine, maître de l'œuvre, procède actuellement aux expropriations et a déjà entrepris ou va entreprendre incessamment les travaux préparatoires concernant notamment le rétablissement des communications, ainsi que la prise d'eau en Seine, le canal d'amenée, le canal de restitution et certains éléments de digue.

Sur une dépense totale évaluée à 110 millions de nouveaux francs (base 1939) les travaux engagés, ou sur le point de l'être, au 30 juin 1961, s'élevaient à environ 64.500.000 nouveaux francs et les dépenses faites à 1.626.000 nouveaux francs, chiffre auquel il faut ajouter 2.676.000 nouveaux francs au titre des expropriations.

En ce qui concerne le barrage « Marne », plusieurs implantations ayant été envisagées et la solution proposée par le département de la Seine (projet dit « Seine 1952 ») posant des problèmes assez délicats du fait qu'elle comporte la submersion des trois hameaux, une commission interdépartementale a été créée en 1959 pour étudier les questions soulevées par les expropriations et réunir les éléments d'information destinés à la préparation du dossier d'enquête d'utilité publique. Cette commission a estimé ne pas pouvoir poursuivre ses travaux avant qu'une décision définitive ait été prise sur l'implantation à adopter. Les propositions définitives présentées en conséquence par le département de la Seine, et confirmant le choix du projet « Seine 52 », ont été adressées au ministère des travaux publics et sont actuellement en cours d'examen.

Les seules dépenses effectuées par le département de la Seine sont des études.

La construction du barrage « Marne » ayant été retenue en programme triennal d'équipement de la région parisienne, le ministère des travaux publics examinera, au cours de l'année 1962, la possibilité, si l'état d'avancement de l'affaire l'exige, d'engager une partie de la subvention de l'Etat sur les crédits qui lui seront ouverts au titre de subvention pour travaux de défense contre les eaux, observation faite que ces crédits de subvention devront également être réservés pour le financement d'un important programme d'opérations locales de protection contre les inondations dont le département de la Seine vient de le saisir.

Ce même chapitre comporte une subvention de 1,2 million de nouveaux francs pour contribuer aux travaux d'équipement effectués par les collectivités locales dans les ports de plaisance.

Un premier programme lancé l'an dernier avait permis d'entreprendre l'aménagement de ports de plaisance à Oustréham, à la Trinité-sur-Mer et à Théoule ainsi que des travaux d'amélioration à la Rochelle et dans divers petits ports du département des Bouches-du-Rhône.

Quatre petits ports du département de la Corse bénéficieront également de ce concours financier. En outre, à Ajaccio la chambre de commerce assure le financement d'un quai pour la navigation de plaisance.

#### Les décisions de la commission.

Au cours de la séance du jeudi 12 octobre 1961, après l'exposé de votre rapporteur et les interventions de divers membres, la commission a décidé, à la demande de M. Courant, de procéder à l'audition du ministre des travaux publics et des transports.

M. Buron a été entendu le mardi 17 octobre et les questions posées ont porté principalement sur :

— le volume des crédits affectés à l'équipement des ports, en particulier du Havre ;

— le projet de réforme du financement des investissements portuaires ;

— la défense contre les eaux ;

— la liaison Rhin-Rhône ;

— l'activité future de la S. R. P. F.

En ce qui concerne les crédits d'équipement du Havre, le ministre a reconnu que ce port paraissait relativement mal traité dans le budget de cette année, mais il a fait observer que l'essentiel des crédits était encore réservé à la loi-programme et que, dans la partie complémentaire, le Havre avait une part convenable puisqu'il en recevait le quart. Le ministre a admis qu'il s'agissait bien de travaux de remise en état des ouvrages détruits par faits de guerre et non de travaux d'extension proprement dite.

Toutefois, il a accepté la proposition de M. Courant qui, pour marquer la volonté de commencer l'industrialisation nouvelle du Havre et les travaux s'y rattachant, demandait que soient limitées les opérations de reconstruction du quai de Pondichéry et dégagés, ainsi dans le cadre du budget, les crédits nécessaires pour entreprendre, dès maintenant, les opérations d'extension.

En ce qui concerne la réforme du financement des investissements portuaires, le ministre a confirmé que le projet était actuellement à l'étude au ministère des finances.

Il a précisé qu'il s'agissait bien dans son esprit de rapprocher le mode de financement des six grands ports français de celui des ports de Rotterdam ou d'Anvers. Le nouveau régime de « port autonome » qui serait appliqué permettrait de faire prendre en charge par l'Etat les accès extérieurs et les grands ouvrages.

Pour ce qui touche à la procédure, le ministre a indiqué qu'il espérait utiliser la période d'intersession pour mettre au point le texte afin de pouvoir le soumettre aux délibérations de l'Assemblée en avril prochain.

En ce qui concerne les travaux de défense contre les eaux le ministre a montré que les crédits étaient suffisants dans le cadre de la législation actuelle. Il a rappelé que son administration n'intervenait que pour la défense des lieux habités au moyen de subventions d'un maximum de 30 p. 100 que le ministère de l'agriculture pouvait compléter, pour les lieux cultivés, jusqu'à 60 p. 100. Exceptionnellement, en cas de dommages graves, la subvention peut atteindre 80 p. 100, mais dans ce cas, des crédits spéciaux sont accordés. Le ministre a ajouté : « on peut discuter sur le point de savoir si les mesures prises à l'heure actuelle pour lutter contre les dégâts des eaux, qui remontent à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup>, correspondent au problème de l'eau tel qu'il se pose dans le monde moderne. Cette question est difficile à régler parce que les ministres intéressés à l'hydraulique sont nombreux. C'est un problème qu'il faudrait resserrer pour dégager une véritable politique de l'hydraulique dans laquelle les dégâts des eaux ne sont qu'un élément ».

En ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône, le ministre a rappelé que cette question relevait du plan et qu'elle n'avait pas encore été entièrement tranchée. Il s'est déclaré d'accord pour se tenir à la disposition du groupe de travail et lui fournir tous les documents relevant du département « Transports ».

En ce qui concerne l'activité future de la S. R. P. F., le ministre a déclaré que cette société, créée pour financer la reconstruction de la flotte artisanale, avait encore un programme de construction d'automoteurs à réaliser en 1962, mais que pour l'avenir le problème sera de savoir si la S. R. P. F. pourra avoir la même utilité, pour la fabrication de matériels compliqués, qu'elle a pu en avoir dans le cadre plus simple de la reconstruction artisanale.

En conclusion, votre commission des finances :

— regrette de n'avoir pas été saisie des conclusions du IV<sup>e</sup> plan en même temps que des propositions budgétaires pour 1962, qui en constituent la première tranche ;

— invite le Gouvernement à poursuivre et même accélérer l'effort entrepris en faveur de la modernisation de notre réseau fluvial pour le rendre comparable aux réseaux étrangers et accessible au trafic international ;

— estime que les crédits consacrés à l'équipement de nos établissements portuaires sont insuffisants compte tenu des efforts que réalisent dans ce domaine nos partenaires du Marché commun ;

— désire être saisie aussi tôt que possible du projet de réforme du financement des investissements portuaires ;

— invite le Gouvernement à ne prendre aucune décision définitive concernant la voie d'eau Rhin-Méditerranée sans que le Parlement ne se soit prononcé sur le choix de la liaison. Elle demande, en conséquence, au ministre des travaux publics de lui fournir tous les documents nécessaires, et particulièrement le rapport de la commission Bouloche, afin qu'elle puisse proposer à l'Assemblée nationale la solution la plus compatible avec l'intérêt économique national ;

— insiste, enfin, auprès du Gouvernement pour que soient maintenues les dispositions de la loi de 1946 et le régime des bonifications d'intérêt pour les artisans bateliers, les compagnies et les petites flottes, et que soient donnés à la S. R. P. F. tous les moyens nécessaires à la poursuite de son activité.

Sous ces réserves, votre commission des finances vous propose l'adoption des crédits du budget des travaux publics et des transports concernant les voies navigables et les ports.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

LES TRANSPORTS PAR VOIES NAVIGABLES

1° Les résultats de l'année 1960.

Pendant l'année 1960, le trafic sur les voies navigables françaises (tonnage chargé en France ou entré par les frontières terrestres) s'est élevé à 68.125.867 tonnes soit 9 p. 100 de plus que pendant l'année 1959.

Le tonnage kilométrique avec 10.706 millions de tonnes-kilomètres accuse une progression de 14,5 p. 100 par rapport à 1959.

La distance moyenne de transport a augmenté : 157 kilomètres contre 150 kilomètres en 1959.

Le chargement moyen est de 253 tonnes soit 1,081 fois celui de 1959, 234 tonnes.

Le trafic mensuel de 1960 a varié entre le maximum de 6.279.312 tonnes en octobre et de 986,9 millions de tonnes-kilomètres également en octobre (contre un maximum de 5.833.000 tonnes en juillet 1959 et de 864,4 millions de tonnes-kilomètres en juin 1959) et le minimum de 4.601.970 tonnes en janvier et de 743,6 millions de tonnes-kilomètres également en janvier (contre un minimum de 4.154.780 tonnes en janvier 1959 et de 612,9 millions de tonnes-kilomètres également en janvier).

La moyenne mensuelle de l'année 1960 s'établit à 5.677.155 tonnes et de 892,2 millions de tonnes-kilomètres au lieu de 5.207.043 tonnes et 779 millions de tonnes-kilomètres en 1959, soit une augmentation de 9 p. 100 pour le trafic exprimé en tonnes et de 14,5 p. 100 pour le trafic exprimé en tonnes kilométriques. (On retrouve naturellement ici les pourcentages d'augmentation de 9 p. 100 et de 14,5 p. 100 indiqués plus haut pour le trafic total de l'année 1960.)

L'évolution des tonnages des quatre postes du trafic fluvial est résumée dans le tableau ci-après (tonnage exprimé en tonnes, en tonnes-kilomètres).

DESIGNATION	1959	1960	POURCENTAGE (1960/1959)
	(Tonnes.)		
Trafic Intérieur..	11.286.138	16.148.493	1,042
Exportations ...	6.381.589	7.472.815	1,171
Importations ...	6.461.129	6.982.263	1,081
Transit .....	5.355.370	7.522.266	1,406
Ensemble...	62.181.526	68.125.867	1,09

DESIGNATION	1959	1960	POURCENTAGE (1960/1959)
	(Tonnes-kilomètres.)		
Trafic Intérieur..	6.772.737.569	7.383.011.979	1,09
Exportations ...	822.235.912	1.021.137.790	1,245
Importations ...	791.170.727	938.500.615	1,182
Transit .....	958.137.318	1.360.719.639	1,42
Ensemble...	9.347.581.526	10.706.100.053	1,115

On constate que tous les postes, tant en tonnes qu'en tonnes-kilomètres sont en augmentation, mais dans des proportions très différentes sur leurs correspondants de l'année 1959.

Selon la nature des chargements, les tonnages exprimés en tonnes et en tonnes-kilomètres se sont répartis comme suit.

DESIGNATION	1960		1959		POURCENTAGE 1960/1959.
	Tonnes.	Pourcentage de répartition.	Tonnes.	Pourcentage de répartition.	
Minéraux et matériaux de construction.....	26.055.898	38,25	26.287.495	42,07	0,991
Combustibles minéraux.....	12.451.463	18,28	12.014.760	19,23	1,036
Hydrocarbures.....	10.622.089	15,59	9.090.226	14,47	1,176
Produits agricoles.....	4.909.518	7,21	3.749.021	6	1,31
Produits fabriqués de l'industrie métallurgique.....	4.171.568	6,12	3.462.662	5,51	1,205
Matières premières de l'industrie métallurgique.....	2.790.710	4,01	1.956.674	3,13	1,395
Produits industriels.....	2.467.381	3,62	2.209.780	3,54	1,117
Engrais et amendements.....	2.278.119	3,31	1.916.754	3,07	1,489
Produits alimentaires.....	1.977.453	2,90	1.470.936	2,35	1,314
Bois à brûler et bois de service.....	461.618	0,68	377.018	0,60	1,221

Dans la hiérarchie d'importance des tonnages exprimés en tonnes, chaque catégorie de chargement garde le même rang que celui qu'elle avait en 1959, sauf les matières premières de l'industrie métallurgique qui s'élèvent d'un échelon au détriment des produits industriels.

DESIGNATION	1960		1959		POURCENTAGE 1960/1959.
	Tonnes-kilomètres.	Pourcentage de répartition.	Tonnes-kilomètres.	Pourcentage de répartition.	
Minéraux et matériaux de construction.....	2.687.865.385	25,11	2.611.555.158	28,29	1,016
Hydrocarbures.....	2.117.676.783	20,06	1.785.620.925	19,10	1,203
Combustibles minéraux.....	2.110.088.725	19,71	2.032.031.202	21,71	1,038
Produits agricoles.....	928.908.721	8,63	660.880.744	7,07	1,106
Produits fabriqués de l'industrie métallurgique.....	906.926.631	8,47	679.993.062	7,26	1,334
Produits industriels.....	610.785.708	5,70	552.267.951	5,91	1,106
Produits alimentaires.....	499.488.356	4,66	311.897.680	3,66	1,161
Matières premières de l'industrie métallurgique.....	412.691.249	3,85	303.332.140	3,25	1,361
Engrais et amendements.....	277.071.780	2,59	231.352.093	2,48	1,198
Bois à brûler et bois de service.....	121.876.715	1,17	115.617.571	1,24	1,08

Dans la hiérarchie d'importance des tonnages exprimés en tonnes-kilomètres, chaque catégorie de chargement garde le même rang que celui qu'elle avait en 1959, sauf les hydrocarbures et les produits agricoles qui s'élèvent d'un échelon au détriment respectivement des combustibles minéraux et des produits fabriqués de l'industrie métallurgique.

## 2° Les résultats des sept premiers mois de l'année 1961.

Pendant les sept premiers mois de l'année 1961 le trafic sur les voies navigables françaises (tonnage chargé en France ou entre par les frontières terrestres) s'est élevé à 41.626.928 tonnes, soit 7,33 p. 100 de plus que pendant la même période de 1960 (38.784.067 tonnes).

Le tonnage kilométrique, avec 6.442 millions de tonnes-kilomètres, accuse une progression de 5,91 p. 100 par rapport à 1960 (6.083 millions de tonnes-kilomètres).

La distance moyenne de transport a légèrement diminué: 155 kilomètres, contre 157 en 1960.

Le chargement moyen est de 255 tonnes, soit 1,02 fois celui de 1960, 250 tonnes.

Le trafic mensuel des sept derniers mois de l'année 1961 a varié entre le maximum de 6.399.000 tonnes en juin (contre un maximum de 5.921.000 tonnes en juin 1960) et le minimum de 5.251.000 tonnes en février (contre un minimum de 4.602.000 tonnes en janvier 1961).

La moyenne mensuelle des sept premiers mois de 1961 s'établit à 5.947.000 tonnes, au lieu de 5.541.000 tonnes en 1960, soit une augmentation de 7,33 p. 100. (On retrouve naturellement ici le pourcentage d'augmentation de 7,33 p. 100 indiqué plus haut pour le trafic total des sept premiers mois.)

L'évolution des tonnages de chacun des quatre postes du trafic fluvial est résumée dans le tableau ci-après (tonnages exprimés en tonnes).

DESIGNATION	SEPT PREMIERS MOIS		DIFFERENCE 1961/1960.
	de 1960.	de 1961.	
Trafic intérieur..	26.032.213	27.891.765	1,072
Exportations ..	4.360.069	4.739.398	1,087
Importations ...	4.072.189	4.572.931	1,123
Transit .....	4.319.296	4.119.831	1,023
Ensemble...	38.781.067	41.616.928	1,0735

On constate que tous les postes sont en augmentation, mais dans des proportions très différentes sur leurs correspondants de l'année 1960.

Selon la nature des chargements les tonnages transportés se sont répartis comme suit :

DESIGNATION	TONNAGE	POURCENTAGE de répartition.	1961/1960
Minéraux et matériaux de construction .....	16.392.079	39,38	1,078
Combustibles minéraux.....	7.307.800	17,55	1,014
Hydrocarbures .....	6.312.591	15,16	1,029
Produits agricoles.....	3.107.725	7,47	1,502
Produits fabriqués de l'industrie métallurgique .....	2.806.438	6,74	1,218
Engrais et amendements.....	1.518.845	3,65	1,106
Produits industriels.....	1.483.011	3,56	1,011
Matières premières de l'industrie métallurgique .....	1.480.663	3,56	0,871
Produits alimentaires.....	924.051	2,22	0,878
Bois à brûler et bois de service..	293.692	0,71	1,057

Dans la hiérarchie d'importance des tonnages :

— les produits agricoles s'élevaient d'un échelon au détriment des produits fabriqués de l'industrie métallurgique ;

— les engrais et amendements s'élevaient de deux échelons au détriment des produits industriels et des matières premières de l'industrie métallurgique ;

— les produits fabriqués de l'industrie métallurgique s'abaissent d'un échelon au profit des produits agricoles.

Le trafic fluvial des matériaux de construction a augmenté dans trois secteurs : celui du trafic importations (563.526 tonnes=1,103 du tonnage de 1960), celui du trafic exportation (920.966 tonnes=1,10 du tonnage de 1960) et celui du trafic intérieur (14.566.573 tonnes=1,081 du tonnage de 1960) mais a par contre diminué en transit (341.014 tonnes=0,905 du tonnage de 1960).

En ce qui concerne les combustibles minéraux les tonnages ont fortement progressé en importations (2.118.923 tonnes avec un coefficient de 1,16) ; ils ont par contre diminué dans les trois autres secteurs, en intérieur (3.742.685 tonnes avec un coefficient de 0,996), en transit (1.148.038 avec un coefficient de 0,889) et en exportations 298.144 tonnes avec un coefficient de 0,608).

Si l'on considère les tonnages d'hydrocarbures, on constate qu'ils sont restés sensiblement stationnaires en trafic intérieur (4.818.701 tonnes avec un coefficient de 1,002) mais ont par contre fortement augmenté en transit (1.257.267 tonnes avec un coefficient de 1,184). Ils ont diminué dans les deux autres secteurs ; en importations avec un coefficient de 0,925 pour un tonnage de 224.785 tonnes et en exportations avec un coefficient de 0,662 pour un tonnage de 11.841 tonnes.

En ce qui concerne les produits agricoles on constate qu'à l'exception du trafic de transit (352.720 tonnes avec un coefficient de 0,966) les tonnages sont en très forte augmentation dans les trois autres secteurs : en intérieur avec un coefficient de 1,695 pour un tonnage de 1.651.276 tonnes en exportations avec un coefficient de 1,583 pour un tonnage de 748.437 tonnes et en importations avec un coefficient de 1,385 pour un tonnage de 355.292 tonnes.

L'augmentation du trafic des produits de l'industrie métallurgique porte sur les quatre secteurs du trafic : en intérieur avec un coefficient de 1,215 pour un tonnage de 11.167 tonnes en exportations avec un coefficient de 1,08 pour un tonnage de 1.023.392 tonnes en importations avec un coefficient de 1,362 pour un tonnage de 549.496 tonnes et enfin en transit avec un coefficient de 1,384 pour un tonnage de 617.383 tonnes.

En ce qui concerne les engrais et amendements, si la progression n'a été que de 1,024 en trafic intérieur (556.094 tonnes) elle a été par contre de 1,298 en importations (137.322 tonnes) et de 1,154 en exportations (792.399 tonnes). Régression importante en transit avec un coefficient de 0,89 pour un tonnage de 33.430 tonnes.

Le trafic des produits industriels a augmenté des trois secteurs, celui du trafic intérieur (863.647 tonnes, 1,084 du tonnage de 1960), celui du trafic exportations (193.738 tonnes, 1,049 du tonnage de 1960) et celui du transit (241.107 tonnes, 1,041 du tonnage de 1960) mais accuse une forte régression en importations (184.549 tonnes avec un coefficient de 0,726).

Les tonnages des matières premières de l'industrie métallurgique n'ont que très peu varié en trafic intérieur (425.909 tonnes avec un coefficient de 0,957) et en importations (375.673 tonnes avec un coefficient de 1,011) mais ont par contre fortement diminué dans les deux autres secteurs du trafic transit (193.998 tonnes avec un coefficient de 0,758) et en exportations (485.083 tonnes avec un coefficient de 0,752).

En ce qui concerne les produits alimentaires on enregistre un effondrement des tonnages à l'importation (20.505 tonnes avec un coefficient de 0,256) et dans une mesure moindre de ceux du trafic intérieur (594.631 tonnes avec un coefficient de 0,887) et du transit (160.194 tonnes avec un coefficient de 0,824). On constate par contre une reprise très nette des tonnages à l'exportation (143.701 tonnes avec un coefficient de 1,625).

L'augmentation du trafic des bois porte sur le trafic de transit (75.050 tonnes avec un coefficient de 1,27), le trafic d'importations (42.863 tonnes avec un coefficient de 2,193) et le trafic intérieur (64.082 tonnes avec un coefficient de 1,21). Les tonnages à l'exportation ont par contre fortement diminué (111.697 tonnes avec un coefficient de 0,763).

Les perspectives pour les cinq derniers mois de l'année 1961 sont donc l'ensemble assez favorables.

La campagne betteravière s'annonce abondante (de moindre importance cependant que la campagne 1960-1961 qui a constitué une campagne record). En ce qui concerne les transports de céréales les offres de transport sont actuellement satisfaisantes et les tonnages confiés à la voie d'eau devraient pour l'année 1961 être supérieurs à ceux de 1960 si toutefois les conditions atmosphériques sont aussi favorables que celles des cinq derniers mois de 1960.

Le trafic de l'année 1961 devrait poursuivre la progression constatée de 1959 à 1960 et dépasser le chiffre record atteint en 1960 et qui s'élevait à 68.125.867 tonnes.

## ANNEXE N° 2

### LE TRAFIC DES PORTS

#### 1° Les résultats de l'année 1960.

##### MARCHANDISES

D'une manière générale, une nette expansion de l'économie française caractérise l'année 1960, de sorte que le trafic des marchandises assuré par les ports de commerce métropolitains s'est trouvé en augmentation de 7,3 p. 100 par rapport à celui de 1959. Il a atteint :

Aux entrées 60.611.696 tonnes dont 37.441.897 tonnes d'hydrocarbures, Aux sorties 28.024.933 tonnes dont 9.101.619 tonnes d'hydrocarbures, Soit au total 88.636.629 tonnes dont 46.543.516 tonnes d'hydrocarbures.

Le tonnage correspondant aux réceptions et expéditions d'hydrocarbures représente donc 52,5 p. 100 du trafic total. Depuis 1958, l'évolution du trafic des hydrocarbures suit très sensiblement l'évolution du trafic général des ports, étant bien entendu que les chiffres précédents comprennent tous les approvisionnements, donc aussi ceux assurés à partir de la zone franc.

L'évolution du trafic des marchandises autres que les hydrocarbures se caractérise par un accroissement nettement supérieur des sorties, qui se traduit par une augmentation continue du coefficient d'équilibre tonnage sorti-tonnage entré qui a pour valeur (hydrocarbures exclus) : 0,66 en 1959, 0,785 en 1959, 0,86 en 1960.

Cette évolution s'est d'ailleurs particulièrement accentuée au cours des derniers mois de 1960.

Cette tendance se retrouve aussi, quoique de façon moins spectaculaire, pour les tonnages totaux des marchandises entrées et sorties (hydrocarbures compris) dont le coefficient d'équilibre est passé de 0,437 en 1958 à 0,945 en 1959 et 0,462 en 1960.

#### Particularités du trafic de certaines marchandises.

a) *Hydrocarbures.* — Nous avons vu ci-dessus que le tonnage des hydrocarbures représentait plus de la moitié du tonnage total.

b) *Charbons.* — La baisse enregistrée sur le trafic des charbons des années précédentes s'est encore poursuivie en 1960, mais beaucoup plus faiblement : pour l'ensemble entrées et sorties, elle s'élève à 7 p. 100 par rapport à 1959, pour les entrées, elle n'est que de 3,4 p. 100.

La régression est surtout sensible pour les réceptions par les ports importants en raison de la suppression des importations d'outre-Atlantique et de l'importation de charbons européens dont le trafic est effectué par des caboteurs pouvant faire escale dans les petits ports. Toutefois, le port de Brctst reçoit d'assez grosses quantités de charbon en transit par minéraliers de fort tonnage, quantités qui sont ensuite expédiées par caboteurs vers des ports secondaires.

c) *Vins.* — Ce trafic est en augmentation, surtout aux sorties. Aux entrées, l'accroissement est particulièrement grand au port de Sète avec les vins d'Algérie.

d) *Minerais.* — L'augmentation de ce trafic, qui résulte de l'expansion industrielle est surtout nette aux entrées par les ports de :

— Dunkerque et Calais : aux dépens des ports belges longtemps affectés par les mouvements de grève dans ce pays ;

— Marseille : où sont nés deux trafics nouveaux : à Marseille même, celui des alumines à l'importation, en provenance de la Guinée ; à l'annexe de Caronte, celui du minerai de fer à destination de la métallurgie de chasse ;

— Bordeaux : où apparaît aussi un nouveau trafic d'importation de minerai de fer à destination de la métallurgie régionale.

e) *Brais*. — On peut noter une augmentation relativement importante des entrées par le port de Bayonne ; elle est due au développement des usines d'aluminium de Lacq.

f) *Soufre*. — Les exportations de soufre sont en très forte progression au port de Bayonne (520 tonnes, soit + 78 p. 100 par rapport à 1959) ; elles bénéficient du développement continu du gisement de Lacq.

g) *Grains et oléagineux*. — L'évolution de ce trafic se caractérise en 1960 à la fois par rapport à 1959 :

— Par une diminution sensible des entrées . . . . . — 14 p. 100.

— Et par une très forte augmentation des sorties . . . + 64 p. 100.

Pour les céréales, les exportations très abondantes, ont dominé de loin les importations, en raison de l'abondance des récoltes de blé, d'orge et de maïs et de la baisse de consommation des pâtes alimentaires. L'allure de ce trafic, en 1960, est donc complètement différente de celle de l'année 1959.

L'augmentation du tonnage de maïs exporté est due à l'accroissement simultané des ensemencements et du rendement dans toute la région du Sud-Ouest ; les ports de Bayonne et de la Nouvelle y ont été sensibles.

h) *Sucre*. — Le trafic du sucre est en nette augmentation à la fois sur les entrées et les sorties.

L'augmentation des importations concerne surtout les premiers mois de l'année, en relation avec la récolte déficitaire de betteraves de l'automne 1959. D'autre part, l'augmentation paraît avoir deux causes : l'excellente récolte de betteraves de l'année 1960, et le différend entre les U. S. A. et Cuba (l'aide des U. S. A. aux pays sous-développés comporte des livraisons de sucres qui sont maintenant achetés ailleurs qu'à Cuba).

i) *Légumes et fruits frais*. — Ce trafic est en augmentation à la fois aux entrées (par les ports méditerranéens) et aux sorties (par les ports du Nord) ; mais cette dernière est particulièrement forte (22 p. 100), grâce à l'abondance de la production française et au détournement de certains circuits commerciaux de trafic.

j) *Bananes*. — D'une manière générale, ce trafic est en baisse à la fois à cause des phénomènes naturels (des cyclones ont gravement endommagé les plantations des Antilles) d'événements politiques (pour les livraisons des bananes de Guinée) et de l'abondance de la production de fruits frais en métropole.

k) *Produits de la pêche*. — Le poids global des produits de la pêche s'est élevé à 435.482 tonnes en 1960, marquant seulement une augmentation de 1,5 p. 100 par rapport à 1959. Mais leur prix unitaire moyen a subi une hausse assez nette puisque leur prix (soit 609.678.759 NF) représente une augmentation de 6,5 p. 100 sur 1959.

#### VOYAGEURS

Le nombre total des voyageurs s'élève à 9.409.521 en 1960, dont 350.498 pour la grande navigation. Ce dernier nombre est en baisse de 8 p. 100 par rapport à 1959, mais pour le trafic transatlantique la baisse n'est que de 1 p. 100 environ, ce qui paraît marquer la fin du recul observé depuis trois ans.

#### 2° Les perspectives pour l'année 1961.

Il est permis d'espérer une augmentation générale importante du trafic des ports maritimes en 1961 : le poids total des marchandises pourrait dépasser de 10 p. 100 environ celui des marchandises entrées et sorties en 1960.

Le nombre des voyageurs sera lui-même en nette progression ; en particulier celui des passagers de grande navigation devrait recommencer à croître.

Le poids des produits de la pêche restera sans doute assez constant, mais leur valeur globale sera encore en nette augmentation.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1459

AVIS présenté, au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436).  
— Par M. Dumortier, député.

## TOME II

## XVII. — VOIES NAVIGABLES ET PORTS

Mesdames, messieurs, l'examen des chapitres réservés aux voies navigables et ports dans le budget de 1962 des travaux publics et des transports appelle de la part de votre commission de la production et des échanges les observations suivantes :

Sous le titre III (les rémunérations d'activité du personnel) :

Le chapitre 31-31 passant de 15.871.414 NF à 16.688.059 NF ;

Le chapitre 31-32 passant de 2.417.644 NF à 2.494.724 NF,

n'appellent pas d'observation particulière. Seules les améliorations de la rémunération dans la fonction publique entraînent une légère augmentation.

Le chapitre 35-31 passe de 58.593.578 NF à 63.448.018 NF.

(Ajustement des crédits d'entretien de + 5.300.000 NF, l'intégration des surveillants des ponts et chaussées dans le corps des conducteurs de travaux publics de l'Etat entraînant une diminution de 445.560 NF à ce chapitre.)

Le chapitre 35-32, relatif à l'entretien des ports maritimes, passe de 35.018.348 NF à 38.250.590 NF.

(Remarque analogue au chapitre 35-31.)

Enfin, le chapitre 35-33 : Fonctionnement et entretien des établissements de signalisation maritime, passe de 11.800.720 NF à 12.510.720 NF.

Sous le titre IV (Interventions publiques) :

Au chapitre 44-31, les subventions aux ports autonomes passent de 5.782.618 NF à 6.362.618 NF, ajustement dû aux augmentations de salaires.

Le chapitre 44-32, pour les mêmes motifs, passe de 4.312.000 NF à 4.422.000 NF.

En cinquième partie, sous le titre de l'action économique et des subventions aux entreprises d'intérêt national, le chapitre 45-31, relatif à l'exploitation réglementée des voies navigables, est sans changement : à 10 millions de nouveaux francs.

## Investissements.

C'est le chapitre des dépenses en capital qui a particulièrement retenu notre attention.

Au chapitre 53-30, pour l'équipement des voies de navigation intérieure, dans le cadre de la loi de programme, 98 millions de participation de l'Etat, avec 7.800.000 NF de réévaluation des opérations en cours. Les opérations nouvelles hors loi de programme se montent à 27.250.000 NF.

En tenant compte des travaux divers, de la participation à la reconstruction des ponts, le crédit total inscrit est de 141 millions de nouveaux francs. Il était, l'année dernière, de 130 millions de nouveaux francs, soit, en plus, 11 millions de nouveaux francs.

Pour les ports de commerce. Au chapitre 53-34, dans le cadre de la loi de programme, 64.915.000 NF et 7 millions de réévaluation des travaux en cours. Hors loi de programme 51 millions 35.000 NF, soit au total, pour le chapitre 53-34, 123 millions de part de l'Etat contre 119.940.000 NF en 1961.

Au chapitre 53-36, Equipement des ports de pêche, nous trouvons 4 millions de nouveaux francs d'inscription contre 14 millions 360.000 NF en 1961.

L'ensemble des chapitres 53-34 et 53-36 s'élève à 127 millions de nouveaux francs contre 134.380.000 NF en 1961, ce qui représente donc une diminution de 7.380.000 NF.

Nous ne pouvons que constater cette diminution des investissements.

Il y a deux points possibles de comparaison. Nous pouvons nous référer en effet à la loi de programme et aux promesses ministérielles qui accompagnaient cette loi de programme. Nous constatons alors qu'il nous avait été précisé que les prévisions de la loi de programme correspondaient à un plancher et qu'une tranche modulable, dont on pouvait espérer qu'elle ne serait pas inférieure à 50 p. 100, devait être en plus inscrite aux budgets de 1960-1961 et 1962. Nous sommes loin de compte pour ces trois exercices.

On peut ainsi se référer à l'avance au IV<sup>e</sup> plan d'équipement qui prévoit en gros 856 millions de nouveaux francs de crédits, soit 214 millions de nouveaux francs par an.

Nous ne pouvons alors que constater que sont seulement couverts 60 p. 100 des besoins prévus.

Dans les deux analyses se recoupe la certitude d'une sous-évaluation par le Gouvernement des besoins réels des ports français. Nous disons bien le Gouvernement, car il s'agit là d'une optique d'ensemble et ne saurions faire grief au seul ministre ou aux grands services du ministère des travaux publics de l'insuffisance des crédits mis à leur disposition. Bien au contraire, nous ne pouvons que constater de leur part, d'abord le respect intégral des engagements pris lors de l'établissement de la loi de programme. C'est ainsi que nous retrouvons pour les ports de commerce :

**Dunkerque** : construction de la darse 6, 2<sup>e</sup> tranche : 17 millions de nouveaux francs sur 36 millions prévus à la loi de programme. 19 millions avaient été engagés au titre de l'année 1961. Rappelons que cette darse 6 doit augmenter de 25 p. 100 la capacité du port en marchandises diverses.

**Au Havre** : la reconstruction de la digue Sud.

**Bordeaux** : des travaux de défense de la pointe de Grave (3<sup>e</sup> tranche) et l'amélioration du chenal (2<sup>e</sup> tranche).

**A Sète** : la reconstruction du pont de la Victoire.

**A Marseille** : les principales têtes de chapitres sont respectées. Il y a eu ventilation interne des crédits.

Par ailleurs, le choix complémentaire est bon.

Hors loi de programme, **Dunkerque** verra se réaliser, en plus de l'aménagement des chaussées des darses, le passage à niveau n° 3 et l'enlèvement de l'épave de l'Ely.

**A Calais** : le développement de ce port justifie pleinement la reconstruction du quai Sud du bassin Ouest.

**A Saint-Valéry** : la réfection du perré du bassin à flot.

**Au Havre** : j'avais eu l'occasion de souligner, dans mon précédent rapport, l'urgence de la reconstruction du quai de Pondichéry. C'est chose faite. L'inscription figure pour 13.200 millions de crédits d'engagements.

**A Rouen** : la restauration des vieux quais et le rétablissement des profondeurs entre Rouen et la Bouille figure pour 2.850.000 NF.

200.000 NF pour la réfection des quais de Saint-Malo, la réalisation des terre-pleins pour dépôts pétroliers à Brest, l'amélioration du chenal de Donges à Nantes, le rempliement d'un quai à Bassens, amont à Bordeaux, ainsi que la restauration de la drague Pierre-Lefort, la restauration des jetées à Bastia, ainsi que certaines réfections des terre-pleins à Marseille sont des opérations parfaitement normales.

Nous soulignerons l'inscription, que nous avons réclamée l'année dernière, de la digue de protection du port de Bayonne destinée à limiter les ensablements, à obtenir un tirant d'eau suffisant et à tranquilliser le plan d'eau à l'entrée de l'Adour réduisant ainsi le nombre trop important des jours pendant lesquels ce port est inaccessible.

Pour les ports de pêche, une seule inscription importante, Concarneau, pour 2.770.000 NF. L'extension de ce port dans la rivière le Moros était une nécessité mise en évidence lors de la visite qu'une délégation de notre commission lui fit en février dernier.

Si nous examinons techniquement les projets d'équipement pour les voies de navigation intérieure, nous retrouvons les opérations inscrites à la loi de programme: achèvement du canal du Nord, aménagement des basse et haute Seine, mise à 2 m 20 du canal de la Marne au Rhin et de ses antennes, mise à 2 m 20 du canal du Rhône entre Strasbourg et Marckolsheim.

A la troisième tranche de travaux, la liaison Dunkerque-Valenciennes qui, d'ailleurs, est complétée par la mesure préliminaire indispensable à la mise au grand gabarit définitif à savoir le raccordement du canal de Bourbourg au port de Dunkerque tout au moins en ce qui concerne les travaux préparatoires et les acquisitions de terrains.

L'opération de la loi de programme qui, dans le temps, sera la dernière achevée, est l'écluse des Fontinettes en fin 1964.

Nous voudrions savoir s'il y aura une solution de continuité dans les travaux et si M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme espère, dans le courant de 1962, faire démarrer les premières tranches du V<sup>e</sup> plan afin qu'il y ait chevauchement du début du IV<sup>e</sup> plan avec la fin de la loi de programme pour la liaison Dunkerque-Valenciennes. Nous risquerions sans cela de connaître un retard très important.

La participation de l'Etat à la construction de l'écluse de Pierre-Bénite, sur le Rhône, figure pour l'importante somme de 44 millions de nouveaux francs. Il s'agit là d'un excellent projet qui doit permettre la liaison directe de tous les ports de la ville de Lyon avec le plan d'eau de la Saône tributaire du Rhône.

Des renforcements de digues et des restaurations de berges sur les canaux du Rhône-au-Rhin, de la Marne-au-Rhin, de l'Est (branches Nord et Sud) sont indispensables, de même que la réfection des berges du canal de Tancarville. La restauration des bêtes de l'écluse d'Armeau et une injection de consolidation du barrage de Joinville, sur la Marne, mettent un point final à un ensemble de projets valables.

La reconstruction des ponts depuis que divers ministères: finances, intérieur, etc. sont intervenus dans l'établissement des programmes, après l'affectation sur le fonds d'investissement routier des crédits nécessaires, s'avère de plus en plus difficile. C'est ainsi que bien peu de décisions sont prises. Il y a un éparpillement de l'autorité entre les ministères extrêmement fâcheux.

Devrais-je citer, dans le département du Nord, les deux ponts provisoires à une voie charretière qui contribue à créer un embouteillage monstre dans la cité de Denain, la non-reconstruction du pont de la Batterie et l'achèvement de la dérivation des crêtes du Pont à Sault, le pont de la nationale 4 sur la Meuse et du pont de Saint-Mihiel, sur la nationale 402.

En résumé, la commission de la production et des échanges donne acte à M. le ministre du respect des engagements formels pris lors du vote de la loi de programme, constate qu'un effort important est poursuivi en faveur des voies navigables mais regrette, par contre, l'extrême insuffisance des crédits consacrés aux ports de commerce et de pêche.

Votre commission de la production et des échanges a tenu à donner son avis: d'une part, sur l'éventuel projet de refonte du régime portuaire en soulignant tout l'intérêt qu'elle attacherait à être tenue au courant, d'autre part, sur les projets d'aménagement des liaisons mer du Nord-Rhône. A cet égard, elle met en garde le Gouvernement contre toute décision prématurée et aimerait, là encore, participer à l'examen des décisions.

Sur un point tout particulier, elle s'est félicitée de ce qu'un accord soit intervenu entre les conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais en vue de l'alimentation en eau du complexe dunkerquois, grâce à la réalisation d'un bassin de retenue à l'étang d'Harschelles, dans la forêt de Clairmarais.

Elle regrette que pendant un moment des mesures aient pu être envisagées qui auraient contribué à annihiler les efforts entrepris en faveur du petit port de pêche d'Étaples et souligne l'intérêt qu'il y aura à garder intacte une pépinière de marins qui ont fait l'honneur de notre pays.

Compte tenu des observations présentées dans cet avis, votre commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption des crédits réservés aux ports et voies navigables dans le budget des travaux publics et des transports.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1445

RAPPORT au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436), par M. Marc Jaequet, rapporteur général, député.

## ANNEXE N° 27

## TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

## Tourisme.

Rapporteur spécial : GUY EBRARD.

## LES RESULTATS DE LA SAISON TOURISTIQUE 1960

Mesdames, messieurs, d'une enquête effectuée par les services de l'I. N. S. E. E. auprès des hôteliers sur les résultats de la saison 1960, il ressort que 20 p. 100 de ceux-ci l'ont trouvée mauvaise ou médiocre, 45 p. 100 moyenne, 35 p. 100 bonne ou excellente.

Si l'on se réfère uniquement au nombre des touristes, la saison 1960 a été assez satisfaisante puisqu'on en a dénombré 5.600.000 au lieu de 5.050.000 en 1959, ce qui représente une progression de 11 p. 100.

On peut noter à ce propos que l'objectif de fréquentation étrangère fixé au troisième plan à cinq millions de personnes a été atteint dès 1959, soit avec deux années d'avance.

Le nombre des nuitées dans les hôtels classés de tourisme a progressé de la même façon :

20.750.000 nuitées de touristes étrangers contre 18.500.000 en 1959 ;

54.000.000 de nuitées de touristes français contre 52.000.000 en 1959.

L'expansion semble plus rapide dans les stations de sports d'hiver. Si l'on prend 100 pour base de fréquentation des hôtels en 1956, l'évolution des indices jusqu'en 1960 est représentée dans le tableau suivant :

TYPES DE STATIONS	ANNÉES			
	1956	1957	1959	1960
Sports d'hiver.....	100	92	118	163
Balnéaires.....	100	125	140	130
Thermales.....	100	109	104	102

La progression est très accélérée pour les stations de sports d'hiver ; elle a été à peu près du même ordre pour les stations balnéaires jusqu'en 1959 mais l'on note maintenant un léger recul. Pour les stations thermales, l'évolution est très caractéristique du marasme dans ce secteur : depuis 1959, le recul est constant et l'année 1960 se retrouve presque au niveau de 1956.

Une telle constatation appelle indiscutablement des mesures en faveur du thermalisme.

La balance des comptes du tourisme nous a fourni encore en 1960 des motifs de satisfaction : environ 237 millions de dollars

contre 187,3 en 1959 et l'on ne peut mieux faire que citer intégralement le passage du rapport officiel sur l'état de la balance des paiements :

« Une importance particulière doit être donnée au tourisme dont le solde, qui représente près de la moitié de l'excédent des services privés, marque une progression notable (27 p. 100) malgré une augmentation très sensible des dépenses (+ 100 p. 100) due tant au relèvement, à la fin de 1959, du maximum de l'allocation touristique accordée aux touristes français qu'au nombre, chaque année plus élevé, de ceux-ci. Cependant, le chiffre des recettes (500 millions de dollars) est le plus élevé que la balance française des paiements ait jamais enregistré ; il confirme la rentabilité que présente, du point de vue de nos finances extérieures, l'équipement touristique. A cet égard, il convient de noter le rôle particulier du tourisme américain dans notre balance touristique en devises, qui a contribué à concurrence de 50 p. 100 aux recettes de la ligne, et, de 88 p. 100 à l'excédent du poste Voyages. »

Pour aussi remarquables que soient ces résultats, il n'en demeure pas moins que par rapport aux autres pays concurrents, la France ne tire pas le maximum de ses possibilités touristiques. En 1959, le solde de la balance « Tourisme » de l'Italie était de 448 millions de dollars, celui de la Suisse 196, et, pour mémoire, celui des Etats-Unis 708.

## LA SAISON 1961

En matière de tourisme, les statistiques ne parviennent que tardivement et il est, à cette époque de l'année, encore difficile de se faire une idée exacte de ce qu'a été la saison 1961. Il semble qu'elle ait été inégale, à peu près satisfaisante sur le plan intérieur et seulement moyenne sur le plan du tourisme étranger.

Bien que le début de la saison ait été difficile, surtout en certaines régions, l'affluence paraît avoir été sensiblement la même que l'an passé en ce qui concerne les estivants français et le profil général de la saison paraît être, dans l'ensemble, identique.

Cependant, il convient de noter les variations souvent importantes et les renseignements parfois contradictoires qui nous sont donnés et qui témoignent d'une évolution dans la fréquentation suivant le mois, le type de stations et les régions.

Sur la Côte d'Azur, un léger progrès a pu être constaté par rapport à 1960. On a dénombré au cours des sept premiers mois 591.000 touristes contre 542.000. Les arrivées de touristes français ont repris leur progression : 352.000 contre 315.000.

Pour la Côte Basque et notamment à Biarritz, la comparaison des chiffres des mois de juillet, août et septembre, montre que la différence est presque insensible entre 1960 et 1961 : 52.082 touristes dénombrés l'année dernière pendant les trois mois de saison, 53.195 touristes cette année.

Le mois de juillet a été légèrement supérieur : 19.818 touristes contre 18.458 l'année précédente. En août, faible avantage à 1961 : 23.458 contre 23.366. En septembre, léger recul : 9.919 visiteurs contre 10.258 en 1960, malgré une dernière quinzaine particulièrement agréable.

En ce qui concerne la répartition des touristes dans cette région, on note une légère diminution des Français, des Espagnols, des Américains, et par contre une augmentation du nombre des Belges, des Anglais et des Allemands.

La comparaison des chiffres montre également que pour leur séjour à Biarritz, Français, Anglais, Espagnols et Allemands viennent plus nombreux en août qu'en juillet et en juillet qu'en septembre. Au contraire, les Américains choisissent juillet de préférence, de même que les Belges.

Les touristes français manifestent de plus en plus de goût pour les voyages à l'étranger. Les Baléares, l'Italie, la Costa Brava, les Canaries les attirent particulièrement, ainsi que la Grèce, la Sicile et la Yougoslavie.

Il faut souligner à ce propos la redoutable concurrence que nous porte l'Espagne pour qui le tourisme devient la première source de richesse. Alors qu'on y comptait à peine 187.000 visiteurs étrangers en 1931, leur nombre a dépassé 6 millions en 1960 et atteindra 8 millions cette année.

Les statistiques des entrées sont particulièrement éloquentes ; en juillet, 180.000 automobiles ont franchi le poste frontière de la Junquera, ce qui correspond à environ 450.000 personnes ; à Hendaye et Béhobie on a compté en moyenne 10.000 voitures par jour ; au Perthus, 41.000 personnes sont passées dans la seule journée du 30 juillet.

A ce rythme, l'Espagne ne tardera pas à devenir le premier pays touristique du monde.

Du point de vue de la clientèle étrangère, la France ne semble pas avoir eu en 1961 des résultats aussi brillants : Allemands, Belges, Italiens, Américains surtout ont marqué une certaine désaffection qu'on veut croire passagère à l'égard de notre pays et particulièrement de la province.

Une autre constatation s'impose : si le nombre des touristes se maintient ou continue de croître, le volume de leurs dépenses se restreint et cela concerne particulièrement les touristes français. C'est la conséquence du développement continu du tourisme social : camping et caravaning.

De toute façon, cette situation n'est pas favorable à l'hôtellerie qui, outre la sévère concurrence étrangère, se retrouve face aux mêmes problèmes : saison trop courte, charges fiscales et sociales trop lourdes, amortissements difficiles.

## LE BUDGET DU TOURISME

La présentation budgétaire actuelle ne permet toujours pas de prendre une vue complète des crédits affectés au tourisme, crédits qui, à de rares exceptions près, sont confondus avec ceux des autres services ou directions du ministère des travaux publics.

A la vérité, votre rapporteur souhaiterait que le budget du tourisme fasse l'objet d'un fascicule séparé mettant nettement en évidence l'effort consenti par les pouvoirs publics en faveur de notre « première industrie exportatrice ». Sinon, que les chapitres concernant le tourisme soient regroupés d'une manière plus détaillée que celle qui figure dans la répartition par service, titre et partie, aux pages 76 et 77. Il serait souhaitable, notamment en ce qui concerne les crédits de personnel, que le commissariat puisse, pour l'avenir, garantir l'exactitude des chiffres qu'il fournit.

Dans le tableau ci-après, votre rapporteur s'est efforcé d'établir la comparaison entre les crédits de 1961 et ceux de 1962 et de préciser les modifications intervenues en cours d'année.

De l'examen de ce tableau, il ressort que le budget proposé s'élève à 19 millions de nouveaux francs, soit une augmentation de plus de 2 millions de nouveaux francs sur l'an dernier.

Les mesures nouvelles feront l'objet d'un examen détaillé, mais il apparaît que les trois quarts de cette majoration de crédits concernent le matériel, ce qui semble normal pour un budget de propagande, bien que les frais de déplacement du commissariat soient inclus dans ce chapitre.

Le poste « Personnel », en accroissement par suite de la création d'emplois, fera aussi objet d'une analyse précise.

### Budget du tourisme.

#### Comparaison des crédits 1961 et 1962.

CHAPITRES	DESIGNATION	CREDITS ouverts par la loi de finances 1961.	MODIFICATIONS intervenues en cours d'année.	CREDITS proposés en 1962.	DIFFERENCE entre les lois de finances 1962 et 1961.
(En nouveaux francs.)					
31-01 .....	Personnel .....	1.335.000	■	1.550.000	+ 215.000
31-02 .....					
31-01 .....					
33-01 .....					
33-02 .....					
31-12 (art. 2, § 2) .....	Missions à l'étranger .....	58.813	■	58.813	+ 20.000
31-61 .....	Matériel .....	13.968.097	+ (1) 10.000	15.551.021	+ (2) 1.582.924
31-91 (art. 1) .....	Loyers .....	65.835	■	97.900	+ 32.065
31-92 .....	Parc automobile (achat et entretien) .....	6.390	(3) 12.500	6.390	■
41-61 .....	Subventions et matériel de propagande .....	1.346.000	+ (1) 200.000	1.752.000	+ 366.000
	Totaux .....	16.801.035	+ 222.500	19.016.121	+ 2.215.089
41-62 (nouveau) .....	Détaxe sur les carburants .....	■	25.000.000	25.000.000	+ 25.000.000

(1) S'expliquant ainsi : — 390.000 NF (transfert au budget des affaires culturelles pour couvrir des travaux de réfection) + 220.00 NF + 180.000 NF (renforcement des moyens en édifices).

(2) Dont 5.089 NF en services valés.

(3) Pour le remplacement d'une voiture automobile.

(4) Frais du congrès de l'Association américaine des agences de voyages.

### ANALYSE DES MESURES NOUVELLES

Le projet de budget pour 1962 comporte diverses mesures concernant le personnel du commissariat général au tourisme. On relève notamment :

— la création de deux emplois d'agents contractuels, destinés à régulariser la situation de collaborateurs extérieurs permanents jusqu'ici rémunérés sur des crédits autres que ceux du personnel. Cette mesure est gagée par une annulation sur un autre chapitre ;

— la création de deux emplois de délégués régionaux au tourisme (indices 585-735) et de deux emplois de secrétaires sténo-dactylographes.

Cette mesure fait suite à la création par la loi de finances 1959 des délégués régionaux dont les attributions ont été définies par le décret du 2 novembre 1960. Il y a actuellement dix délé-

gations régionales prévues au budget : neuf sont en place (Ajaccio, Annecy, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, Lyon, Marseille, Montpellier, Rennes) ; la dixième (Normandie) est en instance d'organisation. En outre, à Nîmes, Strasbourg et Versailles, les délégués régionaux continuent à être pris financièrement en charge par les comités régionaux dont ils relevaient précédemment.

Les postes supplémentaires demandés sont destinés à étendre la réforme à de nouvelles circonscriptions (Nord) ou à remédier à certaines situations résultant de sa mise en place (Aquitaine).

La création des délégations régionales est encore trop récente pour qu'on puisse porter un jugement de valeur sur les résultats. Cependant, une première constatation s'impose : le nouveau découpage en circonscriptions administratives, en conformité du décret du 2 juin 1960, a eu parfois pour conséquence de dissocier des départements qui, de toute évidence, appartenaient à une

même région touristique. L'étendue de certaines de ces circonscriptions contraignant les délégués régionaux à de longs déplacements occasionnant des pertes de temps et des frais considérables et requiert de leur part un dévouement auquel il convient, pour certains d'entre eux, de rendre hommage.

L'acceptation par la commission des deux postes supplémentaires qui lui sont demandés est destinée à pallier ces difficultés et à aider le commissariat général à résoudre les situations irritantes pour lui et résultant du découpage. Tel est le cas, par exemple, de l'Aquitaine. Au-delà de cette aide, il nous paraît indispensable de reviser ce découpage en utilisant au maximum les facilités laissées par le décret de 1960 pour subdiviser les circonscriptions ou regrouper les départements ayant incontestablement des affinités d'ordre touristique.

L'adoption des crédits demandés est donc conditionnée, dans l'esprit de votre rapporteur, par l'amélioration des structures actuelles souvent incohérentes et tenant au découpage imposé au tourisme ;

— la création de six emplois d'inspecteur de l'hôtellerie (indices 585-735) et de trois emplois de secrétaire sténodactylographe.

Lorsque le Gouvernement a examiné, en février 1961, le problème de l'hôtellerie, il a pris un certain nombre de mesures qui seront évoquées plus loin (crédit, fiscalité, etc.) et, pour avoir la garantie que ces avantages seraient accordés à bon escient, a décidé :

— de reviser les normes de classement des hôtels pour y supprimer tout ce qu'elles comportent d'approximatif et d'incontrôlable ;

— de créer au commissariat général au tourisme quelques postes de fonctionnaires qui seraient délégués sur place pour constater que les normes sont bien appliquées.

L'Etat ne manque pas en effet de rappeler que les avantages qu'il accorde à l'hôtellerie sont réservés aux hôtels classés, c'est-à-dire à ceux qui respectent les normes minima de qualité. Le commissariat général au tourisme imprime un guide des hôtels classés qu'il diffuse à l'étranger, assurant à ces hôtels une publicité gratuite. La responsabilité de l'Etat se trouve, estime-t-il, engagée à l'égard des touristes. Or, à son avis, le classement actuel n'est pas toujours sérieux. Les normes sont anciennes et souvent trop vagues. La procédure de classement est faite sur pièces et il n'y a généralement aucune visite sur place. Aussi, les touristes se servent-ils trop rarement du classement officiel, sachant le peu de crédit qui peut parfois lui être accordé.

En créant ce corps d'inspecteurs de l'hôtellerie, le Gouvernement envisageait donc de remédier à ces difficultés et d'améliorer par la même occasion la réputation de l'hôtellerie française.

Dans l'esprit du Gouvernement, il s'agissait en proposant cette mesure de constater sur place que les normes de classement étaient bien appliquées et de mettre le système du classement à l'abri des critiques. Les déplacements de ces agents auraient lieu par tournées départementales et les visites sur place seraient nécessairement très espacées.

Le commissariat général au tourisme entendait assurer un caractère strictement objectif aux rapports établis par les inspecteurs. Ces documents ne devaient contenir que des observations précises reposant sur des constatations et seraient toujours communiqués à l'hôtelier.

Si une critique venait à être exprimée, l'intéressé la connaîtrait et, si le rapport concluait à la radiation de la liste des hôtels classés, l'hôtelier saurait pourquoi cette décision est prise. En cas de difficulté, un inspecteur général du tourisme enquêterait sur place.

Ces inspecteurs de l'hôtellerie auraient été recrutés à titre contractuel, comme les délégués régionaux avec lesquels ils auraient été appelés à travailler.

Le coût total de cette mesure, pour les six agents, aurait été de l'ordre de 116.000 nouveaux francs environ.

Cette proposition insérée au budget de 1962, appelle un certain nombre d'observations.

Tout d'abord la révision des normes de classement des hôtels peut paraître souhaitable et l'on ne pourrait que se féliciter de voir les touristes français et étrangers se référer à un guide officiel.

Il est également compréhensible que le Gouvernement envisage de contrôler la bonne utilisation des prêts qu'il consent ou a déjà consentis pour un équipement de bonne qualité.

Il faut noter que la caisse de crédit hôtelier prend déjà des garanties financières lors des opérations qu'elle réalise.

Par contre, l'efficacité du nouveau contrôle envisagé peut être mise en doute dès l'instant qu'un aussi petit nombre d'agents sera chargé de visiter un aussi grand nombre d'établissements.

Enfin le succès d'une telle mesure repose à la fois sur la compétence des fonctionnaires chargés de cette mission délicate et sur le respect des étroites limites du rôle qui leur aura été confié.

Ces préoccupations qu'exprime votre rapporteur ont également été celles de MM. Anthonioz et Jaillon, tous trois peu favorables à cette création d'emplois lors d'un premier examen par la commission des finances.

Afin d'être mieux informée, cette dernière a décidé de procéder à l'audition du ministre compétent.

M. Buron, venu devant elle le 17 octobre 1961, a bien voulu préciser tout d'abord que la dénomination « d'inspecteurs de l'hôtellerie » était mal choisie.

Il a rappelé qu'avec le commissariat général au tourisme il avait œuvré pour la liberté des prix, en commençant par les hôtels ayant le plus grand confort, pour les prêts à faible intérêt et pour l'aménagement de la fiscalité.

Sur ces trois points, l'accord du ministre des finances n'a d'ailleurs été obtenu qu'à la condition qu'il s'agisse d'hôtels ayant un minimum de présentation.

M. Buron a précisé que la terminologie « inspecteur » avait pu inquiéter la profession hôtelière et faire craindre à celle-ci que la réforme du classement s'accompagnerait d'un contrôle des prix, alors qu'il s'agit au contraire de classer les hôtels à partir de la liberté des prix. Dans son esprit, il ne s'agit pas de faire de l'inquisition, mais de vérifier simplement l'exactitude des indications données, compte tenu du fait que dans le passé certaines de ces indications, affirmées par le syndicat hôtelier, se sont révélées, estime le ministre, contraires à la réalité.

En conclusion de son exposé, le ministre a indiqué : « Ce qu'il nous faut, ce sont quelques délégués adjoints du tourisme qui puissent faire les tournées, vérifier que les normes sont remplies et donner à la fois à nous-mêmes, au public et au ministère des finances qui nous consent des avantages très supérieurs à ceux, tellement insuffisants, que nous avions autrefois, l'assurance que ces fonds ne sont pas distribués n'importe comment, sans rapport avec le tourisme ».

Pour qu'aucune contestation ne puisse surgir dans l'avenir, votre rapporteur a tenu à obtenir du ministre, en commission, certaines assurances à savoir :

— que la dénomination « d'inspecteurs de l'hôtellerie », constituant une erreur, serait définitivement abandonnée ;

— que les six postes créés pourraient être considérés comme des postes d'adjoints aux délégués régionaux et que leurs titulaires seraient chargés de l'équipement collectif des stations, cette mesure prenant ainsi place dans le cadre de la réforme approuvée précédemment par l'Assemblée nationale ;

— que les normes de classement des hôtels ne seraient revisées que lorsque la liberté des prix serait acquise.

Ces assurances ayant été formellement données par le ministre, votre rapporteur a cru devoir rappeler à la commission, avant le vote des crédits, la position prise dans la discussion précédente par MM. Anthonioz et Jaillon. Après les explications du ministre, la commission ne s'est pas opposée à l'adoption des crédits.

Pour en terminer avec les questions de personnel, votre rapporteur désire préciser que le recrutement de contractuels pour occuper certains emplois de la fonction publique en général, lui paraît être une procédure contestable, qu'il n'approuve pas. Toutefois, dans le domaine très fluide du tourisme une telle procédure comporte parfois des justifications.

Il ne faudrait cependant pas perdre de vue le problème du statut du personnel du commissariat général et veiller, pour les désignations prochaines à ce qu'il soit tenu compte des observations de la commission des finances, c'est-à-dire que la compétence doit en tout état de cause présider au choix des candidats et, par voie de conséquence, que le recasement de personnels des autres administrations en particulier de l'outre-mer, ne doit s'effectuer que dans de très étroites limites.

Le chapitre relatif aux dépenses de matériel et aux remboursements de frais se présente en augmentation de plus de 10 p. 100.

Cette augmentation concerne principalement les moyens accordés au commissariat général pour sa propagande effectuée en France ; publicité, presse, radio, documentation touristique, etc. La dotation de ce poste a été majorée pour 1962 de près de 1,2 million de nouveaux francs (+ 27 p. 100). Elle atteindra ainsi 5,665 millions : c'est un effort très appréciable. Il n'est qu'à souhaiter que ces fonds soient judicieusement utilisés.

Les crédits pour les bureaux à l'étranger sont aussi plus importants : 400.000 nouveaux francs en plus, environ 5 p. 100. Leur volume avoisine ainsi le million de nouveaux francs.

On peut se féliciter, à ce propos, de l'ouverture prochaine d'un service d'accueil à New York, avec la participation de compagnies d'aviation. C'est une heureuse initiative et il convient de rendre hommage au personnel des bureaux à l'étranger, qui est généralement de très bonne qualité et rend les plus appréciables services.

On remarque également une augmentation considérable des frais de déplacement (+ 150 p. 100) que le commissariat général justifie de la manière suivante :

En 1961, le commissariat au tourisme dispose pour ce poste, d'un crédit de 95.089 nouveaux francs.

Pour faire face aux besoins des délégués régionaux (dont la plupart ont été mis en place cette année), il ne reste donc plus qu'une somme de 40.000 nouveaux francs environ, représentant sensiblement 25.000 nouveaux francs d'indemnité journalières et 70.000 kilomètres de parcours, soit en moyenne 7.000 kilomètres par délégué et par an.

Or, il résulte de l'expérience maintenant acquise, que chaque délégué doit, pour accomplir sa mission dans des conditions satisfaisantes, être absent de sa résidence environ 20 jours par mois (mois de vacances excepté), et, suivant l'étendue de sa circonscription, parcourir annuellement de 13.000 à 20.000 kilomètres.

C'est donc, dans l'état actuel de l'effectif des délégués régionaux (10 postes) un kilométrage annuel de l'ordre de 150.000 kilomètres (assortis de 2.200 indemnités journalières) qui serait nécessaire. D'où la demande pour 1962, d'une augmentation de crédit de 50.000 nouveaux francs.

De plus, corrélativement à la création de deux nouveaux postes de délégués régionaux, il convient de prévoir sur les mêmes bases une augmentation de crédit de 18.000 nouveaux francs.

Enfin, le comité interministériel réuni le 26 février dernier ayant arrêté le principe de la création d'un corps d'inspecteurs de l'hôtellerie, le commissariat général au tourisme a donc demandé la création de six postes d'inspecteurs de l'hôtellerie (1).

Les mesures nouvelles corrélatives à ces créations d'emplois sont évaluées à 11.000 NF par agent et par an, soit pour six agents : 66.000 NF.

On arrive en définitive à un total, en mesures nouvelles, de 134.000 NF se décomposant comme suit :

— ajustement aux besoins réels.....	50.000 NF.
— augmentation corrélatrice à la création de deux emplois de délégués régionaux.....	18.000 —
— augmentation corrélatrice à la création de six inspecteurs de l'hôtellerie.....	66.000 —
	134.000 NF.

Votre rapporteur voudrait renouveler une observation déjà faite, en matière de crédits de matériel et de propagande. Il est indispensable qu'une doctrine inspire leur utilisation. Pour certains projets, on voit trop souvent varier selon les régions les pourcentages de participation du commissariat général. Et lorsqu'un projet se trouve retenu, cette participation n'atteint pas toujours le niveau envisagé.

Le commissariat doit se substituer aux collectivités et aux initiatives privées lorsque celles-ci ne peuvent faire face aux dépenses permettant de promouvoir une publicité sur de grands ensembles touristiques.

En ce qui concerne les affiches et les dépliants, dont la qualité n'est pas en cause en général, certains projets se trouvent arrêtés par les difficultés de financement que rencontrent les collectivités locales. Il faut, dans ce cas, que le commissariat général les réalise lui-même.

En fin de compte, une politique générale est donc nécessaire, et l'application de cette politique doit être coordonnée dans ses incidences financières pour éviter une dispersion regrettable des initiatives au sein même du commissariat général.

La dotation du chapitre relatif aux subventions aux organismes de tourisme a été majorée de 366.000 NF.

L'affectation des crédits inscrits à ce chapitre est la suivante avec l'indication entre parenthèses des modifications proposées pour 1962 (2) :

— contribution aux frais de fonctionnement des syndicats d'initiative, des associations touristiques et de divers services de documentation et de renseignements de France et des D. O. M., 346.000 NF (+ 50.000) ;

(1) On sait que cette dénomination a été abandonnée et la mission de ces agents révisée. Cependant les nouvelles fonctions qui leur seront dévolues nécessiteront des déplacements importants et nombreux.

(2) Voir également le document intitulé : « Liste des associations régies par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 ayant reçu directement sur le plan national au cours de 1960 une subvention à quelque titre que ce soit », pages 107 et 108.

— aide à l'équipement du tourisme culturel et social, 150.000 NF (+ 26.000) ;

— dépenses du Bureau national de renseignements de tourisme, 65.000 NF (sans changement) ;

— subventions aux comités régionaux de tourisme, 205.980 NF (sans changement) ;

— dépenses de propagande et de matériel de propagande réglées par subventions :

— production et achat de films, 315.020 NF (+ 140.000) ;

— participation à des expositions, 90.000 NF (+ 50.000) ;

— voyages de propagande, 280.000 NF (+ 10.000) ;

— services d'accueil, 300.000 NF (+ 90.000).

Les services d'accueil organisés directement par le commissariat général sont au nombre de quatre et concernent : Paris, Menton, Nice, Orly. Quatre autres, organisés sur le plan local, reçoivent des fonds de concours du commissariat : pont de Kehl, Saint-Malo, Dinard, Cherbourg. Le recrutement de leurs personnels, agents contractuels bilingues, s'effectue sur titres.

Le poste « loyers » se présente en augmentation de 32.055 NF sur l'an dernier, pour les motifs suivants :

a) Le montant des taxes et impositions diverses à verser au Trésor pour l'immeuble avenue de l'Opéra, classé bâtiment civil, doit atteindre 2.200 NF ;

b) Le loyer et les frais annexes de l'immeuble loué avenue des Champs-Élysées s'élèvera, compte tenu des augmentations contractuelles approuvées par la commission de contrôle des opérations immobilières, à 65.700 NF ;

c) Les délégations régionales, dans le nouveau régime, auront à acquitter un loyer que les représentants locaux du commissariat général n'avaient généralement pas à verser puisqu'en qualité de secrétaires généraux des comités régionaux de tourisme, ils étaient le plus souvent hébergés par les chambres de commerce, à titre gratuit ou pour un loyer de principe.

D'après les premières indications fournies, l'ensemble des dépenses qu'aura à supporter chacune des délégations pourrait être de l'ordre de 5.000 NF.

Dans l'immédiat, certaines d'entre elles continueront à être logées plus ou moins gratuitement par les chambres de commerce.

C'est la raison pour laquelle il n'a pas été prévu pour la dotation 1962 que 30.000 NF.

Au total, le poste « loyers » atteindrait 97.000 NF, ce qui expliquerait l'inscription en mesures nouvelles de : 32.065 NF.

Les aménagements apportés à l'immeuble du commissariat général, avenue de l'Opéra, le rendent plus accueillant et l'on ne peut que s'en réjouir. Cependant il faudrait le concevoir comme une grande maison de « relations publiques » et l'adapter à cette mission, en particulier en le dotant d'un personnel d'accueil particulièrement bien choisi.

#### LES PRETS DU F. D. E. S. EN FAVEUR DU TOURISME

Il est prévu pour 1962 sur les crédits du F. D. E. S. une somme de 100 millions de nouveaux francs pour le financement des opérations d'équipement hôtelier et thermal.

Bien que les besoins dans ce domaine soient considérables, cette mesure marque une nette progression puisqu'en 1960, il avait été accordé 38,5 millions et en 1961 50 millions majorés de 20 millions en cours d'année.

Les crédits pour l'équipement touristique collectif passent de 5 millions de nouveaux francs à 9 millions. Le volume total des prêts pourra même atteindre 10,3 millions si l'on tient compte du disponible sur la dotation 1961. Il faut regretter, à ce propos, que des crédits aussi minimes et aussi nécessaires ne soient pas totalement utilisés.

La liste des opérations qui seront réalisées en 1962 n'est pas encore définitivement arrêtée, le comité spécialisé du F. D. E. S. n'ayant pas donné son avis sur tous les dossiers présentés.

En dehors de l'équipement des vallées de Belleville, on peut citer : la création d'une station à Flaines, l'aménagement de la vallée de l'Ubaye et du Haut-Verdon, et l'équipement de la Pierre-Saint-Martin dans les Pyrénées.

Lors de la discussion du budget de 1961, la création d'une station de sports d'hiver à Saint-Martin-de-Belleville avait suscité quelques observations et votre rapporteur avait lui-même indiqué que le projet lui paraissait particulièrement ample.

La société centrale pour l'équipement du territoire, qui a constitué une société d'économie mixte avec la caisse des dépôts, le département, le syndicat de communes et les chambres de commerce de Savoie, doit assurer la réalisation de la route d'accès, des infrastructures et des remontées mécaniques. Elle financera les infrastructures par prêts de la caisse des dépôts et avances du F. N. A. T. et les remontées mécaniques sur les crédits du F. D. E. S.

Le programme 1962 comporte l'installation de trois remontées-pentes (environ 1 million de nouveaux francs) et la création de 400 lits.

Des renseignements qui nous ont été communiqués, il résulte que la mise en route du projet de Belleville se trouve actuellement retardée par des difficultés rencontrées dans l'acquisition des terrains. La S. C. E. T. a constitué une mission d'achat et soixante dossiers de contrat portant sur 206 hectares sont en voie de réalisation. Il reste 300 hectares à acquérir, mais les propriétaires se refusent à vendre et ont fait appel à la suite des arrêtés d'expropriation pris par le préfet. Il a paru préférable dans ces conditions de surseoir aux travaux.

En raison de ces difficultés, il serait souhaitable que la commission des finances fût tenue informée de l'évolution du projet et des perspectives d'utilisation des crédits pour l'équipement collectif, mis à la disposition du F. D. E. S. par le vote du Parlement.

**L'EFFORT DE MODERNISATION DE L'HOTELLERIE**

Malgré les difficultés rencontrées, l'hôtellerie poursuit son effort d'équipement.

Durant l'exercice 1960, la caisse centrale de crédit hôtelier a réalisé en faveur des diverses activités de son département tourisme, 1.197 prêts représentant près de 71 millions de nouveaux francs.

L'industrie hôtelière est la principale bénéficiaire avec 874 prêts pour 62 millions de nouveaux francs dont 695 pour 57 millions sur ressources provenant du F. D. E. S.

Par rapport à 1959, ces réalisations ont augmenté de 32 p. 100 en nombre et de 50 p. 100 en volume.

La répartition des prêts par classe d'hôtels, pour les deux années 1959 et 1960 se présente comme suit (en millions de nouveaux francs) :

ANNEES	QUATRE étoiles.	TROIS étoiles.	DEUX étoiles.	UNE étoile.	NON HOMOLOGUES
1959 ....	1,8	3,6	6,5	5,6	21,9
1960 ....	6,2	6,2	8,6	9,1	29,7

Les hôtels susceptibles d'être classés après travaux restent la principale partie prenante (49 p. 100 en 1960).

Pour toutes les autres catégories, le volume des crédits octroyés s'accroît parfois considérablement, par rapport à 1959 :

+ 240 p. 100 pour les 4 étoiles, + 83 p. 100 pour les 3 étoiles, + 32 p. 100 pour les deux étoiles et + 62 p. 100 pour les hôtels 1 étoile.

Les conditions de prêt avantageuses (bonifications d'intérêt) consenties aux Logis de France (généralement 1 étoile) et aux hôtels sélectionnés de tourisme international (3 et 4 étoiles) expliquent le fort pourcentage d'augmentation pour ces catégories.

D'autre part, les hôtels de classes supérieures qui avaient entrepris les années précédentes des programmes d'amélioration des installations existantes ont concentré leurs efforts en 1960 sur les travaux de modernisation complète ou même de construction ou d'expansion, ce qui explique le recours plus important au crédit.

Si l'effort entrepris depuis huit ans apparaît donc comme incontestable, il n'en reste pas moins beaucoup à faire. L'hôtellerie française supporte le handicap de son ancienneté et des restrictions imposées par les années d'occupation.

On évalue à 400.000 le nombre des chambres qui restent à moderniser sur les 800.000 (dont 250.000 pour Paris et la Seine) que comportent les 60.000 hôtels [dont plus de 10.000 homologués (1)].

Au début de l'année 1961, le comité interministériel du tourisme s'est efforcé de répondre à certaines préoccupations de la profession hôtelière et des mesures ont été prises qui doivent encourager les investissements dans ce secteur.

(1) La répartition des hôtels et chambres classés en catégorie tourisme était la suivante, au 1<sup>er</sup> janvier 1960 :

CATEGORIES	HOTELS	CHAMBRES
Une étoile.....	7.109	144.567
Deux étoiles.....	3.099	103.111
Trois étoiles.....	916	50.970
Quatre étoiles.....	213	20.077
Quatre étoiles luxe.....	45	8.746
Totaux .....	11.382	327.774

La durée maximum des prêts du crédit hôtelier passera de quatorze à vingt ans.

La part des travaux pouvant être financés par ces prêts pourra atteindre 75 p. 100 (au lieu de 50 p. 100) dans les cas jugés intéressants par le commissariat général qui, à l'occasion du quatrième plan de modernisation, a pu effectuer un recensement du potentiel hôtelier et de ses lacunes et fixer la liste des villes ou stations qui ont le plus besoin d'augmenter leur équipement.

Le crédit hôtelier pourra accorder des prêts à des exploitants non propriétaires de l'immeuble dans lequel leur fonds est installé. Jusqu'à présent, les prêts étaient destinés à financer les travaux de modernisation ou de construction, mais non à permettre l'accession à la propriété.

Les normes de classement des hôtels de tourisme doivent être révisées avant la fin de cette année et leur application contrôlée par un corps d'inspecteurs de l'hôtellerie dont la création nous est demandée dans le budget de 1962.

**La fiscalité.**

Sur le plan fiscal, dans l'attente d'une décision définitive du Parlement concernant le projet de modification des taxes sur le chiffre d'affaires — décision qui ne saurait intervenir avant la session du printemps 1962 — il semble qu'un régime particulier de remboursement des taxes indirectes grevant les investissements hôteliers serait mis au point par le ministère des finances et le commissariat général.

Ce régime s'appliquerait à tous les travaux et à tous les équipements ayant un caractère immobilier, dans tous les hôtels classés de tourisme. Les modalités d'application doivent être fixées avant la fin de 1961 pour être applicables dès le 1<sup>er</sup> janvier 1962.

Cet essai d'assimilation de l'hôtellerie aux entreprises industrielles en ce qui concerne la détaxation des investissements est, sans conteste, une mesure satisfaisante. Elle reste cependant insuffisante. Sa portée sera fonction de la liste des biens ouvrant droit à déduction. Il ne serait pas admissible d'écarter certains matériels indispensables : le mobilier, les tapis, l'équipement des restaurants, etc. Ce serait limiter à l'avance l'effort de modernisation.

Sur les modalités d'application, la commission aurait souhaité être plus amplement informée. S'agira-t-il d'une déduction immédiate, à titre individuel pour les intéressés, dans les mêmes conditions que pour la T. V. A., ou y aura-t-il un chapitre budgétaire avec des crédits globaux pour le remboursement des taxes acquittées, chapitre analogue à celui qui permet le remboursement de la baisse de 10 p. 100 sur le prix des matériels agricoles ?

Dans quel cas, le budget qui nous est présenté ne comporte rien de tel.

Enfin, cette mesure ne semble viser que les hôtels classés, mais ce point de vue peut paraître normal dans l'hypothèse où le Gouvernement entend réserver les avantages qu'il consent aux hôtels de qualité.

De toutes façons, la fiscalité demeure une question préoccupante pour l'hôtellerie. Le maintien de la taxe au taux de 8,50 p. 100 — ce qui entraîne un taux réel de plus de 9 p. 100 — constitue une charge très lourde expliquant le décalage de nos prix par rapport à ceux de l'étranger.

Cette pression fiscale est encore plus insupportable pour la restauration et l'inquiétude est grande dans ces milieux où l'on constate la disparition des établissements de grande classe, assurant notre prestige national.

Quant aux petits établissements, ils se trouvent concurrencés par le développement de cantines d'entreprises ou d'administrations, non soumises à l'impôt. Si de telles institutions sont souhaitables sur le plan social, car elles constituent une compensation légitime à l'insuffisance de rémunération des personnels, rien ne justifie le régime fiscal de faveur dont elles bénéficient.

La fixation du taux de la T. V. A. à 6 p. 100 aurait été la meilleure solution, puisque la déduction de la taxe unique frappant la plus grande partie des produits utilisés n'est pas réalisable.

A défaut de ce taux préférentiel, il serait nécessaire d'envisager une réfaction plus importante que celle prévue par le projet gouvernemental.

Le régime fiscal de la restauration est d'ailleurs incohérent. Un exemple le montrera. Actuellement, si un restaurateur vend un repas dans son établissement ou à l'extérieur, en le faisant servir par son personnel, il aura à payer la taxe locale au taux majoré de 8,50 p. 100. S'il vend ce même repas à l'extérieur, sans le faire servir par son personnel, il doit acquitter la T. V. A. au taux de 20 p. 100 sur 80 p. 100 du montant du prix et la taxe locale au taux de 2,75 sur l'ensemble de la facture. Si, dans la composition des plats, il entre moins de 15 p. 100 de matières autres que la viande, aucune taxe n'est due.

Il faut bien reconnaître que ce mécanisme est absurde.

### La parafiscalité.

A ces charges fiscales, déjà trop pesantes, viennent s'ajouter celle de la parafiscalité et l'avenir, dans ce domaine, ne paraît pas plus engageant.

Actuellement, pour financer les ressources des allocations familiales, les entreprises versent une cotisation de 14,25 p. 100 sur les salaires de leurs employés, jusqu'à concurrence d'un plafond de 700 nouveaux francs par mois.

Ce mode de financement est déjà contestable : il pénalise sans aucun doute les entreprises utilisant un personnel nombreux et irremplaçable. Un autre critère aurait pu être envisagé : celui du chiffre d'affaires par exemple. Dans une récente déclaration, le ministre du travail, devant l'augmentation prévisible des charges dans les années à venir, a reconnu qu'il faudrait « déborder le cadre des cotisations salariales et attribuer certaines ressources fiscales au financement des prestations de la sécurité sociale, celle-ci ne devant pas s'enfermer dans l'équation « cotisations-prestations ».

Or, il semble qu'on s'engage dans une voie tout opposée et l'annonce du projet de suppression du plafond des cotisations avec un taux réduit à 12 p. 100 soulève de légitimes émotions. Le système critiqué ci-dessus ne sera qu'aggravé et les entreprises pour lesquelles le poste « personnel » représente l'essentiel des dépenses d'exploitation seront encore plus lourdement frappées.

Une telle disposition, si elle était adoptée, aurait les conséquences les plus graves pour l'hôtellerie et la restauration, en décourageant d'abord le recrutement d'une main-d'œuvre très qualifiée et en accentuant encore le décalage entre le régime fiscal de nos établissements et celui des établissements étrangers.

### Les prix.

Dans le domaine des prix, les décisions gouvernementales semblent avoir été inspirées par deux préoccupations divergentes qui doivent néanmoins être conciliées. D'une part, il paraît nécessaire de revenir à une situation normale en matière de prix hôteliers, un des derniers secteurs de l'économie où subsiste le régime de la liberté contrôlée. D'autre part, le retour à la liberté ne peut être que progressif en raison du déséquilibre existant actuellement entre l'offre et la demande sur le marché du tourisme.

Le Gouvernement a préféré prendre les mesures d'aide à l'investissement hôtelier plutôt que de rendre aux exploitants l'entière liberté des prix.

Une première étape a toutefois été marquée pour les chambres dans les hôtels « luxe » et « 4 étoiles ». Dans les hôtels, « 1 », « 2 » et « 3 étoiles » le prix des repas et celui de la pension complète ont été également libérés mais non le prix des chambres. Une seconde étape a été franchie par la libération du prix des chambres qui seront créées à l'avenir (hôtels neufs ou agrandis) et de celles créées récemment ainsi que de celles dotées de salles de bains complètes dans tous les hôtels « 1 », « 2 » et « 3 étoiles ».

Il semble à votre rapporteur, que si une libération totale et immédiate des tarifs aurait pu, en son temps, entraîner une hausse des prix, il faille pour l'avenir envisager résolument la liberté des prix.

La sauvegarde du patrimoine hôtelier appelle dans certains cas des mesures énergiques. Celles-ci peuvent être prises au regard de difficultés particulières, nécessitant, pour être résolues, un assouplissement et une adaptation des règles financières en vigueur. Tel a été le cas, notamment, en ce qui concerne le problème posé par la disparition éventuelle d'un ensemble hôtelier « Hôtels et motels basques » à Saint-Jean-de-Luz. Il convient de se féliciter de la compréhension dont a fait preuve en la matière le ministre des finances.

Si l'hôtellerie en général se trouve confrontée avec les difficultés qui viennent d'être exposées ci-dessus, il est une catégorie pour laquelle ces problèmes revêtent un aspect plus dramatique encore : il s'agit des hôtels saisonniers.

Il est évident, en effet, que le coefficient d'occupation constitue pour un hôtel la condition première de sa rentabilité, et que ce coefficient d'occupation est lui-même fonction du type de l'hôtel. Un hôtel permanent est occupé en moyenne à 60 p. 100 à Paris, à 45 p. 100 en province, mais l'hôtel saisonnier n'ouvre que trois mois par an, souvent moins, et six mois au maximum s'il a le rare privilège de pouvoir réaliser une saison double d'été et d'hiver.

Les avantages fiscaux consentis par l'Etat, tels que la patente saisonnière, sont trop insuffisants pour que les hôtels de « campagne » ou de stations peu favorisés par le climat puissent subsister. La fermeture « hors saison » ne réduit que partiellement les frais généraux, certaines dépenses d'entretien restant inévitables.

S'il n'est pas impossible que l'hôtel permanent puisse s'assurer un bénéfice d'exploitation — les statistiques disent 4 p. 100 du chiffre d'affaires en moyenne — il est moins certain qu'il puisse procéder aux amortissements nécessaires et d'autant plus nécessaires que les dépenses de modernisation ou d'équipement sont généralement importantes.

L'hôtel saisonnier, par contre, n'équilibre même pas toujours son compte d'exploitation et son bilan se révèle souvent désastreux.

Il n'a le choix qu'entre : végéter dans la médiocrité avant de disparaître, ou, s'il tente de se moderniser, affronter un endettement fort lourd avec les risques financiers que cela comporte.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que les hôtels purement saisonniers disparaissent et qu'il ne s'en construise pas de nouveaux.

Si des mesures énergiques ne sont pas prises dans un avenir très proche, l'hôtellerie saisonnière, la plus spécifiquement touristique, court à sa perte.

Ces mesures, nous les avons déjà envisagées :

- des prêts de plus longue durée (un effort a enfin été fait cette année) et plus généralisés ;
- des charges sociales moins lourdes ;
- des allègements fiscaux plus réels ;
- enfin et surtout, un étalement des congés avec une rentrée scolaire à une date plus opportune que celle du 15 septembre.

### LE THERMALISME

Les stations thermales ne se sont pas encore relevées du coup fatal qui leur fut porté par l'ordonnance gouvernementale du 30 décembre 1958 concernant le thermalisme social.

Les conséquences furent en 1959 une diminution de 25 à 45 p. 100 de la clientèle dans les stations.

Bien que le Gouvernement soit très largement revenu sur les dispositions de cette ordonnance, les établissements thermaux n'ont pu rétablir leur situation financière gravement compromise, et la fréquentation de la clientèle en 1960 a présenté, en général, la même diminution qu'en 1959.

Il est difficile de présumer ce que sera la saison 1961.

Si l'on peut espérer que le nombre des curistes aura remonté cette année, la situation reste déplorable en ce qui concerne les établissements hôteliers des stations. Les principales causes en sont :

- la désaffectation de la clientèle étrangère qui ne trouve pas des hôtels d'un standing lui convenant ;
- le développement de la concurrence des stations étrangères, italiennes surtout, qui, bénéficiant d'avantages et de dégrèvements spéciaux, drainent à leur profit une clientèle qui normalement devrait fréquenter nos stations ;
- la nécessité de revaloriser les vertus thérapeutiques de nos eaux thermales, à parité avec celles des pays étrangers.

Les difficultés que rencontrent les établissements thermaux tiennent à plusieurs causes.

Leurs immobilisations sont très importantes et leurs tarifs de cure, encore réglementés, ne leur permettent pas d'équilibrer leurs charges d'exploitation, ni, à plus forte raison, de dégager les ressources nécessaires à un renouvellement normal de leurs équipements.

Leurs installations nécessitent des frais d'entretien élevés dus à l'agressivité particulière des eaux thermales.

Leur activité est fortement concurrencée par les stations étrangères disposant d'une entreprise hôtelière entièrement renouvelée.

L'un des besoins urgents des établissements thermaux est de se moderniser pour soutenir cette concurrence. En France, presque tous nos établissements ont été construits avant la guerre de 1914 et certains d'entre eux sont tombés, faute de ressources, dans un grand état de vétusté.

Des facilités de crédit ont bien été ouvertes et des subventions sont parfois accordées aux établissements appartenant à des collectivités publiques, mais les conditions de prêts aux entreprises privées dépassent leurs possibilités financières, si bien que le nombre des demandes est réduit alors que la presque totalité des établissements aurait besoin de travaux importants.

L'institution d'un crédit thermal particulier pour cette catégorie est une nécessité vitale, et sur le plan fiscal proprement dit, le Gouvernement se doit, par simple voie réglementaire, d'étendre le bénéfice de la patente saisonnière aux établissements thermaux.

Enfin, les établissements thermaux ont besoin d'une large publicité auprès de la clientèle française et étrangère et les moyens leur manquent également dans ce domaine. Dans nos propres journaux, on voit davantage de publicité pour les stations étrangères que pour les françaises et cette action a certainement une part de responsabilité dans l'exode croissant des malades vers les thermes étrangers.

En conclusion, votre rapporteur estime que le commissariat général peut jouer un rôle important pour le renouveau et le développement de notre tourisme thermal :

— en relevant le montant de la subvention à la fédération thermale et climatique française, qui n'est actuellement que de 5.000 nouveaux francs ;

— en appuyant la publicité collective envisagée par les fédérations thermales régionales auprès du grand public, par une propagande touristique concernant les stations, leur site, leur ambiance, les distractions qu'elles offrent... ;

— en intervenant énergiquement au sein des conseils gouvernementaux pour que les dates des vacances scolaires soient modifiées ;

— en obtenant l'institution d'un crédit thermal mieux adapté aux conditions d'exploitation des établissements thermaux, et l'extension de la patente saisonnière.

Enfin, au-delà des stations dont le rayonnement touristique peut être un appoint susceptible de pallier les difficultés rencontrées par certaines d'entre elles, il n'est pas possible d'ignorer les difficultés propres de celles qui, au regard de leur spécialisation thérapeutique, doivent être maintenues au service de la santé publique. Une enquête économique et médicale sur le thermalisme français doit être instaurée d'urgence en vue de dégager les indispensables mesures de sauvegarde.

### TOURISME ET LIAISONS AÉRIENNES

Le développement du réseau intérieur aérien et, en particulier, des transversales a une incidence étroite sur le tourisme métropolitain. L'évolution des projets d'Air Inter et les charges supplémentaires qui pourraient en résulter pour les collectivités locales pèsent sur notre tourisme et exigent l'aide et la vigilance de l'Etat.

Parmi les projets ayant une incidence directe sur le tourisme outre-mer, nous citons à titre d'exemple l'évolution du tourisme en Polynésie française au cours des trois dernières années.

En 1958, date à laquelle Tahiti et les îles formant la Polynésie française ont été ouvertes au tourisme, celui-ci a subi dans ce territoire une évolution constante.

En effet, alors qu'en 1958 le nombre total des touristes reçus par Tahiti s'élevait à 700, en 1959 le nombre de touristes ayant visité cette île est de 2.000. En 1960, le chiffre atteint 3.500. Pour 1961, les prévisions sont de 7.000 ; dès à présent le nombre de touristes transportés par la voie aérienne se monte, au 1<sup>er</sup> août, à 5.000.

Cette évolution constante, plus de 100 p. 100 d'augmentation par an, a été rendue possible, d'une part, grâce à la création et au développement des liaisons aériennes entre Tahiti et la France et entre Tahiti et les Etats-Unis, d'autre part, grâce au développement de l'infrastructure touristique.

Le développement des lignes aériennes, deux services par semaine vers la France et deux services par semaine vers les Etats-Unis, est dû à l'heureuse initiative de la compagnie française T. A. I. qui a mis en œuvre une part de son avenir dans le Pacifique et à l'action des pouvoirs publics qui ont permis l'étude et la construction à Tahiti d'un aéroport de classe internationale permettant l'accès des gros avions de transport du type quadricopteur.

L'infrastructure, elle, s'est développée parallèlement : en 1958 Tahiti disposait de 30 chambres touristiques et d'une agence de voyages ; en 1961 le nombre de chambres touristiques s'élevait à 250 et trois agences de voyages se sont ouvertes à Tahiti. Dans les îles adjacentes, ouverture d'un hôtel à Bora-Bora et de deux hôtels à Moorea.

Le tourisme et son développement à Tahiti représentent un facteur important de l'économie du territoire. En effet, les statistiques données par le gouvernement de la Polynésie française montrent qu'en 1958 le tourisme a rapporté au territoire environ 60 millions de francs Pacifique ; en 1959 il rapportait 100 millions de francs Pacifique. En 1960 ce chiffre avait encore doublé puisqu'il s'élevait à 200 millions de francs Pacifique.

En 1960, le coprah et les phosphates, soutien traditionnel de l'économie polynésienne, avaient respectivement rapporté : 300 millions et 460 millions. Ce qu'il est important de noter, c'est que les prévisions pour les années à venir montrent que les rapports du tourisme doivent normalement être en progression constante — un milliard de francs Pacifique prévus pour 1965 — alors qu'il est certain que le coprah aussi bien que les phosphates vont entrer dans une phase définitive de diminution.

Cette évolution constante du tourisme, en dehors de l'importance qu'elle revêt pour l'équilibre économique du territoire, apportera aussi une solution au problème que pose l'évolution démographique de ce territoire. En effet, la Polynésie française

est un des points du globe où le taux d'accroissement de la population est le plus élevé. Le tourisme est la seule industrie qui apportera une solution au problème que pose l'assurance d'un travail et d'une rémunération permanents à l'ensemble de la population.

### DÉTAXE SUR LES CARBURANTS EN FAVEUR DU TOURISME EN FRANCE

Ce chapitre ne figurait pas au budget des travaux publics en 1961, mais au budget des finances — Charges communes.

Le montant des crédits n'a pas varié : 25 millions de nouveaux francs. Ils doivent permettre une détaxe de 33 p. 100 sur les carburants consommés en France par les touristes étrangers. Ceux-ci peuvent acquérir au prix de 670 anciens francs (1) des chèques-essences d'une valeur unitaire de 1.000 anciens francs pour le règlement des carburants auto pris à un poste d'essence en France. Le montant maximum des chèques-essences que chaque touriste étranger peut se procurer est limité à 50.000 anciens francs au total, en deux allocations séparées par un intervalle de huit jours.

### LES PORTS DE PLAISANCE

Au budget des travaux publics de 1961, il avait été introduit un article nouveau au chapitre 63-90 relatif aux « subventions d'équipement pour travaux divers ». Ce chapitre, doté de 1,2 million de nouveaux francs, devait permettre à l'Etat de contribuer au financement de travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports.

Ce crédit a été renouvelé pour l'année 1962.

Les sports nautiques connaissent en effet une vogue considérable et les installations actuelles ne suffisent plus à recevoir les nombreux pratiquants. Il est donc nécessaire d'envisager la création de points d'escale nouveaux et le désencombrement de ceux existants.

La direction des ports maritimes aura à sa disposition une partie du crédit ci-dessus pour aider les collectivités à la réalisation d'un programme de modernisation des ports de plaisance.

L'an dernier, des travaux d'aménagement ont commencé à Ouisstreham, la Trinité-sur-Mer, Théoule, la Rochelle.

Cette année, les petits ports de la Corse doivent bénéficier de ce concours financier.

### Conclusions de la commission.

En conclusion, la commission des finances :

— exprime le vœu que soit modifiée la présentation du budget du commissariat général au tourisme, afin que les divers chapitres le concernant soient regroupés ;

— désire que l'utilisation des crédits mis à la disposition des services du commissariat général ne soit pas laissée à leur seule appréciation, qu'un plan d'ensemble soit mis en œuvre pour l'application de la politique générale du tourisme qu'il conviendrait de définir ;

— demande que la dénomination « d'inspecteurs de l'hôtellerie » soit remplacée par celle de « délégués à l'équipement touristique », que le recrutement de ces agents soit effectué avec le plus grand soin et que leur soient fixées avec précision les limites de leur rôle dans l'esprit défini par le ministre des travaux publics ;

— invite le Gouvernement à procéder dès que possible à l'aménagement des carrières du personnel du cadre du tourisme pour lequel un crédit provisionnel avait déjà été inscrit dans le budget ;

— demande au Gouvernement d'étendre aux équipements mobiliers de l'hôtellerie la possibilité de déduction des taxes indirectes déjà envisagée pour les équipements immobiliers ;

— renouvelle les observations qu'elle a faites précédemment concernant les incidences de la fixation des congés scolaires, et demande le report au 1<sup>er</sup> octobre de la date de rentrée des classes ;

— attire l'attention du Gouvernement sur les difficultés exceptionnelles rencontrées par les établissements saisonniers et qui rendent nécessaire l'intervention de l'Etat ;

— demande au Gouvernement, devant la menace de mort qui pèse sur le thermalisme français, de prendre des mesures urgentes susceptibles de redresser une situation aussi inquiétante.

Compte tenu de ces réserves, la commission des finances vous propose d'adopter les crédits du budget des travaux publics relatifs au tourisme.

(1) Arrêté du 30 juin 1957 modifié par l'arrêté du 10 août 1957.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

### ANNEXE N° 1459

AVIS présenté au nom de la Commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436), par M. Laurin, député.

#### TOME II

#### XX. — TOURISME

Mesdames, messieurs, si l'on veut situer la place du tourisme dans le cadre général de l'économie contemporaine et mettre en évidence son importance comme facteur de prospérité, il est utile d'avancer quelques chiffres.

C'est à près de 250 millions d'hommes et de femmes que l'on peut estimer l'année dernière le nombre de touristes dans le monde, c'est-à-dire, en reprenant la définition de l'O. N. U. le nombre de personnes s'étant déplacées, hors des frontières de leur propre pays pendant plus de vingt-quatre heures.

Encore ce chiffre ne comprend-il ni les travailleurs, ni les émigrants, ni même les étudiants se rendant à l'étranger pour compléter leur formation.

On s'en tiendra donc, dans cette estimation, aux voyageurs qui se sont déplacés à l'étranger pour leurs affaires, en mission, dans un but sportif ou religieux et surtout pour leur propre agrément, afin de satisfaire leur curiosité.

On imagine aisément sur ces bases l'importance qu'a prise le tourisme international comme pourvoyeur de devises — en particulier de devises fortes — et comme élément positif de la balance des paiements.

On pourrait ajouter si l'on considère également le tourisme intérieur en plein essor dans certains pays — occidentaux notamment — que la contribution du tourisme à la prospérité nationale s'étend fort heureusement désormais aux régions les plus reculées, généralement les moins industrialisées, par l'accession des couches les plus diverses et même les plus modestes de la population au bénéfices des vacances.

Cependant, puisque l'étude qui nous intéresse ici concerne le cas des pays en voie de développement, il est essentiel de mettre d'abord en évidence ce que représente ou peut représenter le seul tourisme international.

Si l'on prend l'exemple d'un pays comme la France qui a suivi dès l'origine le processus de l'évolution du phénomène touristique, on constatera que depuis un siècle, par suite d'une multitude d'efforts persévérants s'est constitué autour des principaux centres d'intérêt du pays, qu'ils soient de caractère naturel (Mont-Blanc, Côte d'Azur...), qu'ils fassent partie du patrimoine traditionnel, artistique ou historique (Paris, châteaux de la Loire...), climatique ou thermal, un équipement important d'hébergement et de distractions propre à appeler et retenir les touristes.

Ces ensembles se sont développés parallèlement à l'extension des facilités de transports. Ils se sont enfin adaptés périodiquement aux goûts d'une clientèle internationale en perpétuelle évolution.

Ainsi, progressivement, le tourisme, fait économique autant que social, s'est-il inscrit dans les mœurs et est devenu un facteur essentiel de la vie du pays.

Nous sommes en pleine évolution de la politique touristique. Tous les pays du monde s'ingénient à exploiter cette mine d'or, qui ne rapporte qu'en fonction de l'argent investi au titre de la propagande.

Si plus de cinq millions d'étrangers sont venus cette année en France, on peut considérer cependant ce chiffre comme insuffisant quand on observe que plus de quatre millions de nos compatriotes vont passer leurs vacances hors des frontières.

Le récent sondage d'un grand quotidien a révélé que 38 p. 100 de ses lecteurs — répartis dans toutes les classes sociales — allaient prendre leurs vacances à l'étranger et, notamment — dans l'ordre des préférences — en Italie, en Espagne, en Suisse, en Autriche, en Allemagne, en Grande-Bretagne, au Portugal, en Yougoslavie et en Grèce.

Ils y sont attirés par une propagande intense, soutenue par le budget considérable dont disposent les organismes touristiques officiels étrangers. Leurs Gouvernements ne veulent pas négliger une aussi belle occasion de faire rentrer des devises dans les caisses du Trésor.

Il faut reconsidérer la question, en France. Nous ne pouvons continuer à demeurer en arrière dans une compétition où nous avons à offrir aux touristes aussi bien que n'importe quel pays au monde.

Cette année, certains se plaignent de difficultés de la saison. On s'en prend aux événements qui n'ont pas contribué à arranger les choses. On constate qu'il y a beaucoup moins d'étrangers qui sont venus en France qu'on ne l'espérait.

Les raisons de ce ralentissement du flux touristique qui ne peut être imputé au temps doivent être recherchées. La propagande touristique doit être encore développée principalement dans les pays étrangers. Le tourisme doit devenir notre première industrie nationale d'exportation. Répétons une fois de plus cette phrase du délégué agricole au Comité de tourisme des États de Jersey : Quand le tourisme marche, l'agriculture est satisfaite et le commerce ne se plaint pas ».

Quand on sait que l'île de Jersey (75.000 habitants) dépense chaque année — pour sa propagande — environ 80 millions d'anciens francs et qu'elle a reçu, en 1961, plus de 475.000 touristes, on peut — sans aucune gêne — estimer que l'exemple de nos voisins d'outre-Manche mérite de retenir l'attention de notre propre Gouvernement.

#### Le tourisme et le thermalisme en 1960.

Sur le plan statistique, la saison 1960 a été marquée par la poursuite de l'expansion très rapide commencée l'année précédente. Le nombre des touristes étrangers venus en France a atteint 5.800.000 personnes au lieu de 5.050.000 en 1959. Il est à noter que l'objectif de fréquentation étrangère du III<sup>e</sup> Plan était de 5 millions de personnes pour 1961 ; il a été atteint dès 1959, avec deux ans d'avance.

Dans les hôtels classés de tourisme, le nombre des « nuitées » a également progressé dans les mêmes proportions, ce qui est un indice plus probant que celui de l'entrée des touristes étrangers en France. 20.750.000 nuitées en 1960 au lieu de 18.500.000 en 1959.

Pour les touristes français même augmentation : 54 millions en 1960 au lieu de 52 millions en 1959.

C'est cependant dans les stations de sports d'hiver que l'expansion a été la plus rapide.

Fréquentation des hôtels de tourisme dans les divers types de stations françaises.

(Indice 100 en 1956.)

DÉSIGNATION	1956	1957	1959	1960
Stations de sports d'hiver.....	100	92	148	163
Stations balnéaires.....	100	125	140	130
Stations thermales.....	100	109	104	102

La balance en devises du tourisme est très favorable pour l'année 1960.

Le solde positif atteint 236,8 millions de dollars au lieu de 211 millions de dollars l'année précédente. Ces nombres correspondent à la ligne « voyages » de la balance des paiements, et ils tiennent compte des opérations faites en Suisse sur les billets français.

Ce résultat est remarquable puisque le solde de la ligne « Voyages et tourisme » représente à lui seul près de la moitié du solde de la balance des opérations invisibles courantes (587 millions de dollars).

En outre, le tourisme est certainement le secteur qui permet d'obtenir le profit net en devises le plus élevé pour un montant donné de recettes. Le solde de 236,8 millions de dollars correspond en effet à la différence entre 500 millions de dollars de recettes et 263 millions de dollars de dépenses.

Toutefois, l'examen des résultats obtenus par d'autres pays concurrents montre que la France ne tire pas encore le parti maximum de ses possibilités touristiques. Trop souvent le touriste étranger ne fait que traverser la France et va séjourner dans des pays limitrophes aux prix plus avantageux.

En 1959, le solde de la balance « tourisme » des principaux pays européens était le suivant :

Italie .....	448 millions de dollars.
France .....	211 —
Suisse .....	196 —
Autriche .....	162 —
Espagne .....	146 —
Allemagne .....	120 —
Grande-Bretagne .....	56 —
Etats-Unis (p. mémoire) ..	703 —

**L'hôtellerie française en 1960.**

Le potentiel de réception de l'hôtellerie française demeure le plus important parmi les pays européens. Il est établi que ce potentiel de réception est en augmentation sur les volumes de capacité des classements antérieurs.

On peut constater avec plaisir que les « palaces » loin de disparaître comme certains se plaisent à l'annoncer prématurément maintiennent auprès d'une nombreuse clientèle étrangère le renom de l'hôtellerie française. Avant la première guerre mondiale, leur nombre en France ne dépassait pas une douzaine, alors qu'il existe à présent une quarantaine d'hôtels classés « quatre étoiles luxe ».

Les équipements et les services de ces entreprises soutiennent facilement la comparaison avec leurs homologues étrangers et ce serait une faute pour le tourisme national de ne pas concourir résolument au maintien de leurs pavillons prestigieux.

Les statistiques officielles établissent d'ailleurs une progression de la fréquentation des hôtels de classes supérieures, contrairement à ce que d'aucuns avaient prévu dans le passé.

**ETAT DES EQUIPEMENTS**

Depuis la fin de la dernière guerre mondiale, un effort de modernisation des équipements de l'hôtellerie française a été entrepris et poursuivi.

S'appliquant à un volume considérable de chambres, dispersés sur le territoire dans un grand nombre d'entreprises, ces efforts sont nécessairement passés plus inaperçus que certains investissements, cependant limités, réalisés dans des pays étrangers à faible capacité hôtelière.

L'amélioration intensive de l'état de ces équipements, fondement majeur de la sauvegarde et de l'expansion de l'hôtellerie française, est essentiellement conditionnée par des impératifs de rentabilité.

Il est actuellement reconnu que pour qu'un hôtel soit rentable, il faut, à 75 p. 100 d'occupation, baser le barème du prix de la journée sur le millième du prix de revient calculé par unité chambre des investissements nécessaires à l'installation complète de cet hôtel, l'incidence du prix du terrain étant à décompter en plus.

En 1954-1955, il a été calculé, hors le prix des terrains nécessaires, les prix de revient suivants considérés par unité chambre :

4 étoiles .....	3.500.000 francs anciens.
3 étoiles .....	2.950.000 —
2 étoiles .....	2.100.000 —
1 étoile .....	1.875.000 —

On peut actuellement majorer ces prix de 60 p. 100.

Un hôtel de première catégorie mais non pas de « luxe » devrait donc pour équilibrer ses charges financières et d'exploitation louer, par jour, ses chambres 100 nouveaux francs, ce qui n'est pas pensable actuellement.

Pour améliorer cette situation, il est nécessaire qu'une action coordonnée soit entreprise par les pouvoirs publics et les professionnels eux-mêmes, dont l'effort privé, indispensable devra être prolongé par celui de l'Etat tant qu'une politique nouvelle de détaxation n'aura pas été décidée.

Les prêts consentis par le fonds de modernisation et d'équipement de l'hôtellerie sont actuellement amortissables à moyen terme. Aussi, nous avons appris avec satisfaction la décision du comité interministériel du tourisme du 28 février dernier qui a pris les mesures suivantes :

1° Allongement de la durée maximum des prêts du crédit hôtelier qui passe de quatorze à vingt ans ;

2° Augmentation de la part des travaux d'équipement hôtelier, susceptibles d'être financés par les prêts du crédit hôtelier ; le maximum était de 50 p. 100, il passe à 75 p. 100 pour tous les cas jugés les plus intéressants par le commissariat général au tourisme.

(Les travaux de mise au point du IV<sup>e</sup> plan ont permis de faire un recensement précis du potentiel et de ses lacunes et de fixer la liste des principales villes ou stations qui ont besoin d'augmenter leur équipement hôtelier.)

3° Autorisation donnée au crédit hôtelier d'accorder des prêts à des exploitants qui ne sont pas propriétaires de l'immeuble dans lequel est installé leurs fonds de commerce ;

4° Mise au point par le ministre des finances et le commissariat général au tourisme, dans le cas où la réforme des taxes sur le chiffre d'affaires ne serait pas votée (situation actuelle), d'un régime particulier de remboursement des taxes indirectes qui auront grevé les investissements hôteliers. Ce régime s'appliquera à tous les travaux et tous les équipements ayant un caractère immobilier, dans tous les hôtels classés de tourisme. Les modalités d'application doivent être fixées avant la fin de l'année 1961, de telle sorte que la mesure soit applicable le 1<sup>er</sup> janvier 1962 ;

5° Mise en liberté partielle du prix des chambres d'hôtels ;

6° Révision, par le commissariat général au tourisme avant la fin de l'année 1961, des normes de classement des hôtels de tourisme de manière à les adapter aux besoins et aux goûts de la clientèle actuelle.

La dernière mesure préconisée par ce comité interministériel du tourisme est la création d'un corps de contrôle des hôtels classés qui serait créé au commissariat général au tourisme en 1962. La commission de la production et des échanges ne voit pas l'intérêt que pourrait avoir pour le bon fonctionnement de l'hôtellerie française la création de ce nouveau corps de fonctionnaires dont le nombre restreint (6 postes d'inspecteurs) paraît voué à l'inefficacité ; elle demandera donc la suppression du crédit inscrit au budget pour la rémunération de ces inspecteurs.

Il serait souhaitable que le taux de 5 p. 100 d'intérêt, auquel il y a lieu d'ajouter les frais complémentaires, pour les prêts, soit diminué.

Le fonds de modernisation a accordé à l'hôtellerie pour le dernier exercice 30 millions de nouveaux francs, ce qui est quand même nettement insuffisant.

Bien qu'il ne soit pas tenu de statistiques complètes des disparitions d'hôtels ou des constructions proprement dites, la caisse centrale de crédit hôtelier tient la statistique des chambres modernisées, d'une part, et des chambres créées, d'autre part. Toutefois, cette statistique doit être interprétée avec prudence : il semble bien que jusqu'en 1959, on ait annoncé un nombre de chambres modernisées correspondant au nombre de chambres des hôtels dans lesquels des opérations de modernisation avaient été faites.

D'autre part, la notion de création de chambres, ne correspond pas uniquement aux chambres neuves créées par suite de la construction ou de l'agrandissement d'un hôtel, mais aussi aux transformations d'immeubles en hôtels.

Les nombres ci-dessous ne peuvent donc avoir qu'une valeur approximative.

On estime que depuis 1945, 15.000 chambres ont disparu sur la Côte d'Azur ; 5.000 à Paris. En outre, 6.000 chambres détruites par fait de guerre n'ont pas été reconstruites.

En contrepartie, le crédit hôtelier aurait contribué à la reconstruction ou au réaménagement de 125.000 chambres plus ou moins endommagées par faits de guerre. D'autre part, il aurait financé la création de 43.000 chambres entre le 1<sup>er</sup> janvier 1949 et le 31 décembre 1960.

Le nombre de chambres créées depuis 1945 dans les hôtels neufs ne semble pas avoir dépassé 22 ou 23.000.

Quant au nombre des hôtels neufs correspondants, il serait approximativement de 1.200 à 1.300 ; il s'agit en l'occurrence de petits hôtels dont le nombre moyen des chambres ne dépasse pas 20 par établissement.

L'examen des comptes d'exploitation de l'hôtellerie établit que la progression massive des charges publiques sur ses entreprises se situe, plus particulièrement dans le compartiment des charges sociales.

Cette pesée est spécialement sensible dans une activité qui est à la base de services humains, dans notre pays où ces charges sociales sont calculées uniquement sur le volume des salaires des entreprises. Il serait souhaitable que des études soient rapidement effectuées pour que le volume d'affaires des entreprises serve de base de calcul des cotisations de charges sociales.

Il serait souhaitable également que soit abandonnée l'idée de supprimer le plafond de la sécurité sociale des employés de l'hôtellerie. Si cette mesure était instituée, on assisterait à de nombreuses fermetures d'établissements. Signalons aussi que depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1961 les bases de calcul des cotisations de la sécurité sociale pour le personnel hôtelier ont été relevées, cette mesure est regrettable et ne fait qu'ajouter aux charges dénoncées dans cet avis.

Il serait judicieux aussi de considérer le tourisme comme une industrie exportatrice et de ce fait, d'exonérer l'hôtellerie de la T. V. A. sur les matériels mobiliers notamment par analogie avec le matériel agricole.

Si cette exonération était appliquée, les hôteliers bénéficieraient du régime de déductibilité normal qui est appliqué actuellement aux industriels.

Ils pourraient donc déduire du montant des taxes qu'ils auraient à verser, celui des taxes sur le chiffre d'affaires qui auraient grevé leurs investissements (T. V. A. ou T. P. S.) dans les conditions du droit commun.

Ils pourraient également déduire les taxes sur le chiffre d'affaires qui auraient grevé leurs charges d'exploitation. Il faudrait rapidement élaborer la liste des matériels pouvant bénéficier de cette exonération. La commission aimerait à cet égard obtenir du Gouvernement l'engagement que cette liste sera rendue définitive rapidement.

#### ETALEMENT DES CONGÉS

Parmi les servitudes de l'hôtellerie, la principale consiste dans l'impossibilité d'échelonner dans le temps sa production, aussi doit-on rechercher des solutions capables de pallier son caractère saisonnier :

- par l'étalement des vacances scolaires ;
- étalement des congés dans les entreprises ;
- propagande sur les prix réduits en dehors des périodes de pointes d'activité saisonnière. Cette action doit être doublée par un effort des stations pour donner un minimum de possibilités attractives hors saison.

Un problème important reste à résoudre, c'est celui de l'étalement de la période des vacances. Si des petits aménagements ont été apportés quant aux départs des employés et ouvriers des grandes usines de la région parisienne, le plus important reste la période des congés scolaires. Des études sont actuellement faites au ministère de l'éducation nationale en vue de diversifier par région le régime des congés et on peut espérer arriver sous peu à un aménagement de la période des vacances.

#### EQUIPEMENT DES STATIONS

Un autre grand problème reste entier : celui qui se pose aux stations grandes ou petites d'hiver ou d'été qui n'ont été que trop rarement conçues pour recevoir un afflux touristique représentant, dans certains cas, une population dix fois supérieure à la population normale.

Elles ont à résoudre des problèmes d'équipement général ou privés tels que terrains de camping, camps de vacances ou immeubles, hôtels, motels, tout ce qui avait été prévu s'avérant insuffisant.

Ces stations responsables de l'équipement général et singulièrement leurs municipalités, se rendent compte que les problèmes de circulation, de voirie, d'assainissement, d'alimentation en eau, entre autres, ont été conçus avec des moyens communaux, certes importants, mais tout à fait insuffisants pour faire face aux besoins actuels.

S'il est exact que la population sédentaire et particulièrement le commerce bénéficient de ce mouvement touristique, il est certain qu'il est impossible de faire supporter à la fiscalité régionale et communale, les annuités des emprunts, notamment pour envisager un équipement suffisant. Toutes nos villes avec

leurs possibilités financières restreintes se trouvent donc débordées et dans l'impossibilité de trouver les moyens nécessaires à la réalisation de cet équipement. Les conclusions critiques sont donc simples : les moyens insuffisants font naître des mécontentements, notamment en ce qui concerne les services de réglementation de la circulation, de police, de nettoyage des villes, de surveillance des plages, etc.

Il serait souhaitable que l'Etat, qui est le principal bénéficiaire de cet afflux touristique, et le tuteur naturel du tourisme, le Commissaire général, étudie un plan d'équipement venant directement en aide aux communes touristiques.

Certes, ce problème a déjà été étudié par le commissaire général au tourisme ; mais il ne possède que des moyens de recommandation pour autoriser des emprunts. Ce qu'il faudrait, c'est un plan dont la réalisation serait confiée au commissaire général, à qui, en même temps, on donnerait les moyens financiers pour le réaliser.

Là seulement, nous trouverons les moyens de réaliser pleinement notre vocation touristique.

Votre rapporteur n'insistera pas sur le rôle primordial des syndicats d'initiative qui, dans tout le pays, sont les auxiliaires précieux du commissariat général au tourisme, ni sur les agences de voyages dont le rôle est prépondérant pour l'écoulement harmonieux du flux touristique.

On peut, cette année, se féliciter du développement du tourisme social en France. L'aménagement de nombreux terrains de camping dans des régions touristiques moins fréquentées permet à de nombreux campeurs de connaître des régions qui, bien qu'en dehors des axes touristiques traditionnels, n'en sont pas moins pittoresques.

De son côté, le caravanning se développe rapidement et il est nécessaire de prévoir une plus grande expansion dans les années à venir.

On peut noter également avec plaisir combien les villages de vacances et les maisons familiales de vacances sont de plus en plus appréciées des touristes.

C'est avec satisfaction que votre commission constate la poursuite du programme d'équipement des stations de sports d'hiver ainsi que des ports plaisanciers.

Les sports d'hiver « ou le repos à la montagne » sont à présent des réalités ; les classes de neige donnant aux jeunes le goût de ces délassements, nous voulons donner une importance toujours plus grande aux stations de montagne.

La commission souhaiterait qu'une étude sérieuse soit entreprise pour mettre en valeur certaines communes de montagne qui retireraient de l'équipement touristique la possibilité de se développer alors que l'équipement industriel reste, pour elles, un leurre.

En ce qui concerne le développement des ports de plaisance, l'effort envisagé par le Gouvernement reste encore insuffisant. Dans ce domaine, il importerait que le Gouvernement mette à la disposition du commissariat général au tourisme des moyens plus importants permettant d'aider les communes qui veulent s'équiper pour la navigation de plaisance. Un équipement valable de certains ports permettrait, avec son infrastructure et ses installations commerciales se développant inéluctablement, de créer les conditions d'allongement de saison en ces stations.

#### LIAISONS AÉRIENNES INTÉRIEURES

L'attention doit être attirée sur l'importance que la clientèle étrangère, américaine notamment, attache à une desserte régulière des grands centres touristiques par les lignes aériennes. L'effort réalisé en particulier par la compagnie Air-Inter doit être amplifié. Mais il est nécessaire de doter cette compagnie d'appareils étudiés pour ce mode de transport.

Cette question est d'autant plus importante pour notre tourisme que diverses régions pourraient offrir au « tours » américains, dans la période de mai à juin, des prix plus bas et l'assurance d'obtenir facilement de la place dans nos stations.

La commission tient à attirer très spécialement l'attention du Gouvernement sur la nécessité de prévoir l'extension du tourisme par les moyens modernes de l'aviation et de l'hélicoptère.

#### Conclusion.

En conclusion de l'examen des crédits alloués au tourisme dans le budget de 1962, votre commission de la production et des échanges a donné à son rapporteur mandat d'attirer l'attention de l'Assemblée et du Gouvernement sur ces deux grandes préoccupations qui sont le développement de l'équipement des hôtels et des stations touristiques. La commission souhaite que l'opinion prenne conscience que l'hôtellerie est au centre du développement de notre tourisme.

Si nous voulons valablement, à l'heure du Marché commun, être, comme nous pouvons l'être, le premier pays touristique de l'Europe et, dans cette compétition internationale, rester en bonne place, nous devons pouvoir présenter à la clientèle nationale, européenne et internationale, des chaînes d'hôtels combinant toutes les possibilités d'hébergement, de restauration pour toutes les classes sociales, ces chaînes allant des motels aux palaces.

La commission de la production et des échanges pense que l'effort qui a été fait par le Gouvernement reste imprécis et ne procède pas d'une décision de principe. Le Gouvernement semble ne pas avoir choisi entre la création de véritables chaînes d'hôtels qui existent dans certains pays, et la politique qui consiste à encourager les capitaux privés à s'engager dans l'hôtellerie comme ils le font dans d'autres branches industrielles de la nation.

Une discussion s'est engagée en commission et celle-ci a été unanime à penser que la solution ne peut pas être trouvée dans une forme de nationalisation ou de création de régies hôtelières.

La commission pense, au contraire, que dans le régime libéral qui est le nôtre, il est anormal que les capitaux ne puissent trouver en s'investissant dans l'hôtellerie des moyens de rapport comparables à ceux des autres industries. Elle a donc chargé son rapporteur de demander au Gouvernement de s'engager résolument dans une politique nouvelle qui permettra des investissements importants dont l'hôtellerie bénéficiera.

Nous demandons au Gouvernement de créer ces conditions par un régime fiscal préférentiel comportant de sérieuses détaxes des investissements assurant aux capitaux investis une rentabilité suffisante.

L'effort devra corrélativement être entrepris afin qu'une refonte totale du système social du personnel de l'hôtellerie, soit envisagée ; ce personnel étant, dans la plupart des cas, saisonnier. (Nous avons déjà dans le précédent rapport et dans le rapport présent expliqué dans le détail les conditions qui seraient de nature à décharger l'hôtellerie et à la rendre compétitive.)

En ce qui concerne les projets de déplaçonnement de la sécurité sociale, la commission a été unanime à demander à son rapporteur de prier le Gouvernement d'étudier les répercussions catastrophiques qu'aurait cette mesure en ce qui concerne le personnel hôtelier.

La deuxième préoccupation est analysée dans le rapport et vise le problème qui se pose aux stations, grandes ou petites, d'hiver ou d'été qui doivent faire face à des afflux de population qui dépassent souvent de dix fois la population sédentaire.

La commission demande au Gouvernement de bien vouloir étudier la possibilité d'un plan d'équipement touristique national qui permettrait à ces stations de trouver auprès de l'Etat l'aide nécessaire dans un cadre national de façon à ne pas faire supporter uniquement aux contribuables sédentaires les efforts d'équipement qui devraient être plus équitablement répartis.

Ce budget n'appelle pas d'autres remarques de la part de la commission de la production et des échanges. Il lui semble toutefois que les moyens qui sont prévus pour le commissariat général au tourisme sont encore en deça des besoins.

Nous n'avons cessé de dire combien nous déplorons que le commissariat au tourisme n'ait pas personnellement les moyens d'intervenir directement par des subventions ou des décisions en ce qui concerne l'équipement touristique.

La commission de la production et des échanges n'en est que plus à l'aise pour regretter l'initiative gouvernementale portant création de six postes d'inspecteurs de l'hôtellerie. A l'unanimité, la commission a prié son rapporteur de faire connaître au Gouvernement qu'elle considère que les questions du prix des hôtels et des classements sont essentiellement du ressort des organisations professionnelles, d'une part, des hôteliers, d'autre part.

Quant au classement des hôtels, la commission pense qu'il ne pourra être valablement opéré par ces fonctionnaires et ne voit pas l'intérêt que pourrait avoir pour le bon fonctionnement de l'hôtellerie française, la création de ce nouveau corps dont le nombre restreint d'ailleurs, rendent très aléatoires toutes possibilités de réussite. Il lui semble que les commissaires régionaux actuels peuvent amplement cumuler les fonctions prévues et celles d'agent de renseignements hôteliers auprès du commissariat général au tourisme. Dans le même temps, la commission n'admettrait pas que soit créé par ce lien un corps de contrôle du type « polyvalent », qui, n'ayant aucune compétence ni technicité, ne pourrait se borner qu'à faire des rapports dont l'exploitation ne serait pas de nature à résoudre aucun des problèmes hôteliers.

Dans ces conditions, la commission a décidé de demander la suppression de cet article au budget et a prié son rapporteur d'en expliquer les raisons.

Sous ces réserves, votre commission de la production et des échanges vous demande :

— de voter l'amendement de suppression du chapitre 31-01, article 5 h, relatif à la création de six postes d'inspecteurs de l'hôtellerie ;

— sous cette réserve, donne un avis favorable à l'ensemble du budget de fonctionnement.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

### ANNEXE N° 1450

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436).  
— par M. Labbé, député.

#### TOME II

#### XVIII. — AVIATION CIVILE

Mesdames, messieurs, votre commission de la production et des échanges a examiné les différents chapitres du budget de l'aviation civile et commerciale.

De cette discussion notre avis ne retient que l'essentiel. Nos commentaires tendent essentiellement à apporter au Gouvernement un point de vue sur les problèmes majeurs de notre politique en matière d'aéronautique commerciale.

Cette année encore le volume et la répartition des crédits ne traduisent aucun choix décisif dans l'orientation de cette politique. Ce budget paraît mal adapté à la préparation de l'ère supersonique du transport aérien qui s'ouvrira — que nous le souhaitons ou non — d'ici 5 ans. On ne saurait reculer certains options et nous croyons le moment venu pour la France de choisir délibérément le rang qu'elle entend donner à son industrie, à sa corporation aéronautique à la tête du Marché commun.

#### CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

L'effort spectaculaire de la construction aéronautique française et ses succès d'exportation se placent à l'avant-garde de notre redressement économique. Leur valeur de prestige et d'exemple ne peut se mesurer en termes courants de production puisque le chiffre d'affaires qui en résulte ne dépasse guère 1 p. 100 du total de l'industrie française ou le quart du secteur de l'automobile. Certes, cette part demeure insuffisante et il a fallu le tour de force d'une qualité exceptionnelle de notre production pour prendre, dans ces conditions, une si grande place sur le marché mondial. « Un pays a le rang de son aviation ». Ce qui demeure dans la suprématie des armes vaut également dans l'économie générale des nations.

En 1960, nos exportations se sont élevées à 114 milliards d'anciens francs soit deux fois et demie le chiffre de 1959. Sur ce total la part de l'aviation civile était de 3/5. Il s'agissait essentiellement des marchés conclus par Sud-Aviation pour Caravelle et Alouette. Pour le premier semestre de 1961 nous notons un montant de 75 milliards d'anciens francs (non comprise la commande de Mirage-III effectuée par la Suisse que l'on estime à 20 milliards). Les commandes civiles représentent près des deux tiers du total.

Cette position de l'industrie aéronautique influe directement sur nos transports aériens. Le pays qui a conçu et qui produit la Caravelle tient son rang de transporteur aérien international. Nous pouvons nous demander en revanche quelle serait notre situation si nous n'avions pas bénéficié de ce « support » qui s'identifie avec la qualité, le confort, la sécurité. L'évolution du marché mondial est telle qu'il faut construire et exporter pour transporter. L'avenir nous dira quelles perspectives restent ouvertes aux nations qui, pendant une certaine période, ont su tirer parti d'une vocation de transporteur aérien, hors de mesure avec leur marché local et leur industrie.

Ces considérations doivent dieter notre attitude en face des options graves qui s'offrent aujourd'hui. L'insuffisance criante des crédits d'aide à la construction aéronautique civile risque de nous faire prendre un retard dangereux. Il ne doit y avoir aucun « trou » entre la fin des séries actuelles et le lancement de la Super Caravelle. Il ne s'agit plus seulement d'encourager mais d'intervenir directement et fortement dans le financement des études et des essais. Depuis trois ans nous insistons pour que soit poussé c'est-à-dire aidé le développement du prototype d'avion commercial à décollage et atterrissage vertical. Quel succès pour notre industrie et pour notre prestige nation-

nal si nous pouvions avancer dans ces recherches. L'engin d'aujourd'hui sera le taxi de demain et sa production devrait parfaitement convenir à notre industrie. Regrettons aussi qu'aucun crédit ne soit affecté aux essais du Breguet 941, avion à décollage et atterrissage courts, qui semble être un excellent appareil de transition.

Nous voudrions, aussi, voir limiter à l'indispensable l'exploitation de matériel étranger par des compagnies françaises.

Regrettons, enfin, que notre partenaire allemand au sein d'Air-Union ait cru devoir choisir le Boeing 727 plutôt que la Caravelle. Ce geste qui dépasse la direction des compagnies, reste un bien mauvais exemple de la non-coopération européenne, puisqu'en l'occurrence le choix ne portait pas sur des considérations techniques.

#### Les nouveaux avions commerciaux français.

##### Breguet.

941/942 cargo ou transport mixte à voilure soufflée permettant de hautes performances (décolle en 200 mètres et atterrit en 120 mètres), à cabine pressurisée, peut transporter 40 à 60 passagers à 400 kilomètres-heure. Actuellement au stade des essais de prototypes.

##### Max-Holste.

MA 260 « Super Broussard » peut transporter 20 à 23 passagers dans une cabine pressurisée à 400 kilomètres-heure. Une série est déjà lancée et la société a recueilli des options à l'étranger notamment en Australie.

##### Potez.

P 840 appareil de transport léger à cabine pressurisée pour 16 à 24 passagers. Sa vitesse de croisière dépasse 500 kilomètres-heure.

Deux prototypes sont en cours d'essais.

Tous ces appareils sont des quadriturbopropulseurs.

##### Sipa.

S 272 « Présence » transport léger de 12 à 16 passagers en cabine pressurisée à plus de 400 kilomètres-heure de vitesse croisière avec deux turbines seulement.

##### 6. A. Marcel-Dassault.

410 « Spirale » ou Spiral-III étudie une version civile de ce prototype actuellement en construction.

Etude en liaison avec Sud-Aviation du prototype Super Caravelle supersonique.

##### Sud Aviation.

Au début de 1962, plus de 100 Caravelle seront en exploitation commerciale dans 23 pays.

En 1961, les commandes de Caravelle à l'étranger se répartissent ainsi :

- Aerolineas (Argentine) : 3 (+ 3 options) ;
- Alitalia (Italie) : 14 ;
- Finnair (Finlande) : 4 (+ 1 option) ;
- Iberia (Espagne) : 4 (+ 4 options) ;
- Royal Air Maroc : 2 ;
- Sabena (Belgique) : 8 (+ 2 options) ;
- SAS (Danemark, Norvège, Suède) : 15 (+ 3 options) ;
- Swissair (Suisse) : 8 ;
- TWA (U. S. A.) : 20 (+ 15 options) ;
- UAL (U. S. A.) : 20 (+ 20 options) ;
- Varig (Brésil) : 2 ;
- Général Electric (U. S. A.) : 1.

La Super Caravelle supersonique est à l'étude, le prototype pouvant sortir en 1964, ce qui permettrait un lancement de série en 1967.

Il est à noter que sur le marché mondial, Caravelle, qui fut le premier moyen-courrier à réaction, reste sans véritable concurrent. Seul le Boeing 727 livrable seulement en 1964 semble véritablement concurrentiel.

Les appareils français à l'exportation (séries en cours).  
(A jour au 1<sup>er</sup> octobre 1961.)

SOCIETE	TYPE	PROPULSEURS	A LIVRER à l'exportation.	LICENCES cédées.	COMMANDES françaises.	PRODUCTION TOTALE LANCEE (Commandes françaises comprises.)		
						En France.	A l'étran- ger.	Cumuls.
Bréguet .....	1050 (Alizé).	1 Rolls-Royce « Dart ».	Secret pour 1 pays.	Néant.	Secret.	92	0	92
Dassault .....	Mirage III.	1 Suezma « Alar 9 » + 1 S. E. P. R.	Secret pour 3 pays.	Australie, Suisse.	370	Secret	De l'ordre de 130	De l'ordre de 500.
Morane-Saulnier ...	760 « Paris ».	2 Turboméca « Marboré » II ou VI.	55 pour 8 pays (1).	Argentine.	44	124	36	165
Morane-Saulnier ...	880 « Rallye-Club » et 885 « Super-Rallye ».	1 Continental 100 ch ou 135 ch.	363 pour 35 pays.	Néant.	167	1 <sup>re</sup> tranche 500	0	500
Nord-Aviation .....	Nord 2501 « Norallas ».	2 Suezma « Hercules » (+ 2 Turboméca « Marboré » pour le 2502).	41 pour 3 pays.	Allemagne.	220	264	161	425
Potez .....	C.M. 170 « Magister ».	2 Turboméca « Marboré » II	114 pour 6 pays (2).	Allemagne, Finlande, Israël.	316	454	261	715
Sud-Aviation .....	SE. 210 « Caravelle ».	2 Rolls-Royce « Avon » ou 2 General Electric.	401 pour 12 pays (3) (+ 48 options).	Néant.	(4) 43	175	0	175
Sud-Aviation .....	SE. 3130 « Atouette II ».	1 Turboméca « Arlousie II ».	385 pour 25 pays (5).	Suède, U. S. A.	(6) 385	810	0	810

(1) Allemagne: 2; Argentine: 48 (licence comprenant fourniture de 12 grands ensembles et 36 sous-ensembles); Brésil: 30; Grande-Bretagne: 1; Iran: 1; Italie: 2; Maroc: 1; Suisse: 1; U. S. A.: 4; Venezuela: 1.

(2) Allemagne: 250 (dont 62 livrés par Potez sur 188 construits sous licence); Autriche: 6; Belgique: 45; Cambodge: 4; Finlande: 60 (23/37); Israël: 40 (1/36).

(3) Aerolíneas Argentina: 3 (+ 3 options); Allalala: 41; Finnair: 4 (+ 1); Iberia: 4 (+ 4); Royal Air Maroc: 2; Suezma: 8 (+ 2); S. A. S. (Suède, Norvège, Danemark): 15 (+ 3); Swissair: 8 (loués à S. A. S. qui a passé commande); T. W. A.: 20 (+ 15); U. A. L.: 20 (+ 20); Varig: 2; General Electric: 4.

(4) Air France: 35 (dont certaines sont par contrat exploitées par Air Liban et Tunis Air); Air Algérie: 6; S. G. A. C.: 2.

(5) Allemagne: 265; Argentine: 3; Autriche: 9; Belgique: 39; Cambodge: 2; Canada: 2; Congo: 3; Grande-Bretagne: 17; Iran: 1; Israël: 4; Italie: 1; Japon: 2; Laos: 2; Maroc: 2; Pays-Bas: 42; Pérou: 6; Portugal: 3; République Dominicaine: 2; Suède: 25; Suisse: 10; Union Sud-Africaine: 9; U. S. A.: 20; Venezuela: 4; Viet-Nam: 2.

(6) 365 à titre militaire + 30 pour les besoins civils en France et en Algérie.

Les compagnies de transport aérien.

Compagnie nationale Air France.

Pour Air France, un problème dominant au cours des trois dernières années: absorber les remous provoqués par l'apparition brutale des réacteurs sur le marché mondial. Cette croissance soudaine sans maladie grave vient de démontrer la puissance de notre compagnie nationale. Elle prouve aussi l'opportunité de la décision d'achat de sa flotte Caravelle et Boeing. L'accroissement brutal des capacités offertes n'a pas provoqué les situations catastrophiques prédites par certains augures. La fatigue du personnel navigant, en revanche, a conduit les équipages à des grèves qui causèrent à Air France un préjudice grave. L'année dernière, et précisément à la veille des premiers mouvements, nous avons attiré l'attention du ministre de tutelle sur les difficultés du personnel. Mais l'incompréhension a prévalu. Depuis les « accords Roos » en avril dernier, une heureuse évolution s'est produite. Le calendrier d'une discussion permanente entre le personnel navigant et la direction a été fixé. Cet accord devait éviter le retour d'incidents extrêmement préjudiciables au prestige et aux recettes de la compagnie, ainsi qu'à l'état d'esprit du personnel.

Malgré ces difficultés, Air France pense fixer son chiffre d'affaires prévisionnel pour 1962 à 1.610 millions de nouveaux francs, soit 21 p. 100 en augmentation sur 1961.

Son réseau mondial, récemment complété par l'ouverture de la ligne Paris-Santiago du Chili, forme un tout très cohérent. On peut regretter que nous desservions certaines escales de prestige au détriment de centres d'échanges commerciaux plus recherchés. Cela tient surtout aux exigences de notre pavillon et aux restrictions qui s'attachent à l'octroi des libertés d'exploitation. Progressivement, l'ensemble des lignes a été converti à la réaction.

Actuellement, Air France exploite une flotte de 17 Boeing 707-328 et 27 Caravelle.

En 1962, 6 Caravelle et 3 Boeing, puis 7 Caravelle et 4 Boeing 320 B en 1963 porteront cet ensemble à 34 quadrimoteurs et 40 biréacteurs.

Compagnies privées.

L'évolution des compagnies privées retient particulièrement notre attention.

Il existe sous pavillon français 34 compagnies privées dont 4 seulement U. A. T., T. A. I. Air Algérie et Air Inter assurent des services réguliers. Les autres effectuent des transports à la demande de passager ou de fret et se spécialisent dans diverses formes du travail aérien. L'ensemble de cette flotte — mise à part les compagnies régulières — est très diversifié. Le matériel utilisé, souvent mal adapté aux besoins, est généralement britannique ou américain. Un certain marché reste ouvert à la construction française pour l'équipement de ces compagnies lorsqu'elles devront renouveler leur matériel.

C'est très sagement que les droits et les moyens de ces petites compagnies restent limités. L'exploitation d'une ligne aérienne en 1962 ne peut dépendre d'initiatives artisanales. Rappelons que récemment des accidents touchant les liaisons exploitées par de petites compagnies privées britanniques entre Londres et Palma ont montré le danger de l'exploitation « à la demande » sans garanties suffisantes d'entretien des matériels, de qualification des équipages ou de respect des limitations de charge. Le bon marché du transport aérien ne doit jamais sacrifier la sécurité.

Les deux grandes compagnies aériennes privées T. A. I. et U. A. T. ont procédé cette année à une tentative de regroupement significative dans l'évolution du transport aérien français. Ce projet de fusion tend à concentrer les moyens de ces deux compagnies qui disposeront alors d'une flotte de cinq quadri-réacteurs Douglas DC 7 et 8. Cette fusion remet en question sinon dans les faits tout au moins en principe les droits accordés séparément à chacune des deux compagnies sous le bénéfice d'une concurrence possible entre diverses compagnies aériennes françaises. L'initiative de T. A. I. et U. A. T. a confirmé la tendance au regroupement qui s'est manifestée sur le plan européen par la création d'Air Union.

Depuis plusieurs années, on a pu assister à la disparition de nombreuses petites compagnies, Aigle Azur, Alpes Provence, Air Nolis, etc.

Air Inter dont nous avons suivi avec intérêt la reprise d'activité cherche aussi sa voie.

Par l'augmentation de son capital, par l'acquisition d'une flotte qui lui serait propre (5 Vickers Viscount, ce qui nécessi-

terait dix équipages), cette société s'oriente vers une plus grande autonomie. Malgré l'aide de l'Etat qui s'exprime cette année par le jeu d'une détaxe du carburant (les frais de carburant interviennent pour 15 p. 100 environ dans les frais d'exploitation), cette tendance risque d'alourdir sensiblement la gestion d'Air Inter. De nombreux frais d'exploitation, de télécommunications, de services divers viendront s'y ajouter. L'affrètement — consenti à Air Inter dans des conditions très favorables — présentait l'inconvénient d'une disparité de matériel mais cette petite flotte risque, en revanche, de manquer de souplesse. Du moins aurons-nous la possibilité de suivre une expérience d'autonomie et pourrions-nous obtenir un bilan sincère.

Le développement d'Air Inter dont le rôle de pionnier est important doit porter essentiellement sur :

L'adaptation de la flotte aux besoins des différentes lignes, le problème de l'affrètement étant secondaire ;

— la création de nouvelles lignes et notamment d'une transversale centrale de manière à constituer une trame complète qui permettrait d'évaluer les ressources du marché intérieur ;

— la recherche d'une grande régularité dans les programmes, les horaires et l'aménagement des appareils, conditions plus impératives encore pour un réseau intérieur ;

— la vulgarisation et la publicité autour de ces liaisons qui sont mal connues du public ;

— la collaboration la plus étroite entre Air Inter et les collectivités qui participent au financement de l'exploitation. Une subvention initialement prévue au budget n'ayant pas été maintenue, l'effort des chambres de commerce, des conseils généraux et des villes reste entier. Il serait d'autant plus nécessaire de les faire participer activement aux décisions de la société.

Nous croyons fermement à l'avenir du transport aérien intérieur en France. Il est démontré que ni la distance, ni la présence d'autres moyens de transport ne constituent des facteurs déterminants pour l'implantation d'un réseau aérien.

On cite souvent l'exemple des lignes New York—Washington (350 kilomètres) ou Rio—Sao Paulo (370 kilomètres) sur lesquelles respectivement 8.000 et 7.000 sièges-avion sont offerts quotidiennement. L'avion participe au développement des villes et la précède parfois si l'on a l'audace suffisante pour offrir les possibilités de trafic qui dépassent la demande apparente.

Notons aussi que la notion de réseau intérieur peut être très rapidement dépassée par l'application progressive du traité de Rome et que l'octroi d'un certain nombre de cinquièmes libertés pourrait modifier sensiblement la structure du réseau et les bases de la compagnie exploitante. Paris—Genève est, pour beaucoup d'usagers, une ligne « intérieure » puisqu'elle dessert une région française.

La plupart des lignes intérieures actuelles peuvent trouver demain des prolongements européens.

Félicitons-nous pour l'instant de l'existence de lignes aériennes d'apport qui évitent à la clientèle provinciale des long-courriers un glissement vers la concurrence étrangère (c'est le cas de Lille, Strasbourg et Lyon notamment).

Avec la vulgarisation et la simplification des formalités, l'abaissement des tarifs constituera une étape essentielle. En Grande-Bretagne la B. E. A. tente une expérience de pénétration du marché intérieur en appliquant des tarifs voisins de la deuxième classe du chemin de fer. L'Allemagne prendrait aussi une décision semblable. Il faudra nécessairement passer outre à certaines notions de protectionnisme si l'on veut placer la France au niveau de ses voisins sur ce plan.

L'histoire de l'aéronautique civile présente une suite de regroupements et de fusions. Au-delà des initiatives rendues souvent nécessaires par les circonstances nous croyons que l'avenir nous porte vers une puissante corporation aérienne qui, regroupant et unifiant les moyens existants, donnerait à notre pays une meilleure situation de partenaire européen et une position concurrentielle plus ferme sur le marché international.

Le sort d'Air Union qui paraissait encore imprécis l'an dernier semble définitivement arrêté. La nécessité d'un marché commun du transport aérien n'est plus discutable. L'essai de coopération tenté par Air France avec Alitalia, Lufthansa et Sabena évolue lentement. C'est tout de même la base sérieuse d'une entente plus large. La tendance au regroupement de compagnies aériennes est un phénomène qui s'explique en fonction de différentes causes :

1° L'augmentation massive et simultanée de la vitesse et de la capacité des appareils ainsi que la valeur très élevée de ce matériel ;

2° La nécessité de rationaliser le transport aérien en recherchant la meilleure économie des prix de revient afin de suivre une politique générale d'abaissement relatif des tarifs ;

3° Le besoin de conquête de nouveaux marchés et l'exploitation rationnelle des marchés anciens ;

4° Le déséquilibre de la concurrence. En 1959 le trafic total des quatre compagnies américaines représentait plus de quatre fois le trafic total des quatre compagnies d'Air Union. L'aéroflot prévoit pratiquement de quadrupler son trafic de 1959 à 1965.

C'est en prenant conscience de ces données — singulièrement renforcées à l'approche de l'ère supersonique — qu'apparaît indispensable le regroupement européen. Encore faut-il prévoir une approche prudente et se garder de certaines simplifications. La concurrence est en elle-même un élément de développement et, par exemple, l'unification sous un même sigle de deux réseaux superposés ne signifie pas absolument le même volume de trafic sur un marché non protégé. La pénétration des marchés par plusieurs compagnies rivales peut également se révéler plus efficace qu'une organisation commerciale commune. Mais il n'est pas discutable que l'exploitation dans son ensemble peut être remarquablement simplifiée par une entente profonde comportant l'établissement en commun du programme, le choix des matériels et des installations, la définition du service, la formation du personnel. Les accords de pool commercial qui tendent à un partage des recettes sur la base de termes trop étroits semblent condamnés.

Nous parlions l'an dernier de l'« Europe des compagnies ». Il est certain que l'entente européenne qui s'organise devra respecter dans ce domaine la personnalité, l'originalité et les « acquisitions » de chaque membre car il ne peut s'agir d'une intégration avec des partenaires très inégalement développés.

#### Aviation légère et sportive.

L'aviation légère et sportive a, en France, de fervents adeptes groupés dans de nombreux aéroclubs. Il est nécessaire d'intensifier l'effort en faveur du développement de l'aviation légère qui est le creuset dans lequel se préparent les cadres de l'aviation commerciale et militaire de demain.

De plus, de nombreux constructeurs sont intéressés par l'aviation sportive et d'affaires et la construction des appareils légers permet à notre pays, outre de figurer honorablement sur le marché international, de maintenir en activité des petites usines de construction aéronautique.

Notre pays, qui figurait il y a quelques années en tête des compétitions internationales de « vol sans moteur », se trouve dans l'obligation de céder cette place à des nations mieux équipées en matériel. Aussi, le Gouvernement doit rapidement pallier cette situation et permettre la modernisation des appareils et planeurs des aéroclubs par une augmentation sensible des crédits.

#### L'infrastructure.

La nouvelle aérogare d'Orly, inaugurée cette année par le général de Gaulle, constitue un nouvel élément de ce prestige qui — nous l'avons montré — s'attache à toutes nos réalisations aéronautiques. Toutefois, les installations de cet aéroport sont loin d'être complètes et les bâtiments ne sont qu'un aspect.

La réalisation d'une seconde piste pour quadriréacteurs est prévue. Nous insistons sur la nécessité de perfectionner à Orly les aides à la navigation permettant envols et atterrissages dans les plus médiocres conditions, à l'égal de l'aéroport de Londres.

Le développement des transports aériens intérieurs nécessitera rapidement des aménagements et des extensions de notre infrastructure métropolitaine.

Un problème reste à résoudre, c'est celui de la desserte de l'aérogare d'Orly avec le centre de Paris. Si la construction de l'autoroute du Sud a momentanément simplifié cette desserte, il n'en reste pas moins que près de la moitié du parcours se fait encore dans Paris. Avec l'augmentation constante de la circulation dans Paris, nous allons vers des difficultés pour les toutes prochaines années.

A quoi bon qu'un avion supersonique vous fasse bientôt gagner une heure dans votre voyage aérien, si vous devez perdre cette heure dans des embouteillages à l'arrivée.

Un projet reste possible et relativement peu onéreux, c'est celui de la desserte ferroviaire d'Orly par la gare d'Orsay. Devra-t-on attendre l'impossibilité totale de circuler pour entreprendre les travaux ?

Dans notre avis sur le budget de 1961, nous souhaitons une amélioration du statut du personnel de la navigation aérienne. Un effort a été commencé, mais nous regrettons le maintien d'une situation anormale : celle des contractuels du S. G. A. C. C. dont le statut devait être régularisé.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission de la production et des échanges vous propose de donner un avis favorable à l'adoption des crédits de l'aviation civile et commerciale.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1445

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Par M. Marc Jacquet, rapporteur général, député.

## ANNEXE N° 29

## TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

## II. — Aviation civile et commerciale.

Rapporteur spécial : M. ANTHONIOZ.

Mesdames, messieurs, le projet de budget relatif à l'aviation civile qui nous est proposé au titre de 1962 s'élève au total à 672.725.797 nouveaux francs (dépenses de fonctionnement et crédits de paiement sur les dépenses en capital).

Il est supérieur de 45.669.293 nouveaux francs au budget de 1961 qui s'élevait à 627.056.504 nouveaux francs.

L'évolution d'une année sur l'autre des grandes masses budgétaires est la suivante.

## Budgets de l'aviation civile en 1961 et 1962.

DESIGNATION	1961	1962	DIFFERENCE
	(En nouveaux francs.)		
<i>Dépenses de fonctionnement.</i>			
TITRE III. — Moyens des services (personnel et matériel) .....	208.713.921	226.764.879	+ 18.050.958
TITRE IV. — Subventions publiques (détaxe du carburant aérien, contribution à l'A.S.E.C.N.A., subventions aux aéroports, compagnie Air-France) .....	136.962.583	151.996.918	+ 25.034.335
Totaux des titres III et IV .....	345.676.504	388.761.797	+ 43.085.293
<i>Dépenses en capital.</i>			
TITRE V ET VI (dépenses d'études et des prototypes, équipement des aéroports et routes aériennes, aviation légère) :			
Crédits de paiement .....	281.380.000	283.964.000	+ 2.584.000
Totaux .....	627.056.504	672.725.797	+ 45.669.293
Autorisations de programme .....	256.990.000	278.000.000	+ 21.010.000

En 1962, pour la première fois depuis plusieurs années, le budget de l'aviation civile connaît une stabilisation relative. L'accroissement des dépenses avait été, en effet particulièrement rapide les années précédentes, puisque les crédits ouverts

étaient passés de 370 millions de nouveaux francs, en 1958, à 467 millions de nouveaux francs en 1959, 531 millions de nouveaux francs en 1960, 627 millions de nouveaux francs en 1961.

Diverses modifications de présentation viennent modifier cette année la contexture du budget du S. G. A. C. C.

Il s'agit, tout d'abord, du transfert au budget de l'aviation civile des crédits relatifs au dégrèvement des carburants utilisés par l'aviation civile, inscrits auparavant au budget des charges communes. Pour 1962, les crédits correspondants (chapitre 44-91) s'élèvent à 18.500.000 nouveaux francs.

Il s'agit, par ailleurs, de l'ouverture d'un nouveau chapitre d'équipement 58-90 : « Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar », doté de 28.600.000 nouveaux francs en autorisations de programme et de 15.730.000 nouveaux francs en crédits de paiement.

A ce chapitre seront inscrits, à partir de 1962, les crédits utilisés pour l'équipement des aéroports et routes aériennes dans les Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. Ces crédits étaient, en fait, jusqu'en 1961 inscrits au chapitre 58-90 « Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole ». La modification de présentation qui nous est proposée ne fait que traduire les changements intervenus dans la structure politique d'outre-mer. Elle n'entraîne pas de dépenses nouvelles.

Enfin, trois chapitres seront transférés, en 1962, du budget de l'aviation civile et commerciale au budget des affaires étrangères. Il s'agit là de la participation de la France aux frais de fonctionnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (160.000 nouveaux francs) des dépenses correspondant à l'entretien d'une station météorologique au Groënland et en Islande (717.440 nouveaux francs) et, enfin, de la participation de la France à Eurocontrol (2.366.814 nouveaux francs).

Ces transferts s'inscrivent dans le cadre d'une politique générale tendant à regrouper au budget des affaires étrangères toutes les dépenses relatives à des organismes internationaux.

Il semble, toutefois, que dans le cas de deux de ces crédits, un tel transfert présente des inconvénients. Les activités de l'aéroport de Bâle-Mulhouse ou d'Eurocontrol ne peuvent guère se dissocier de celles des services du secrétariat général. Les directives applicables en la matière émanant du ministère des travaux publics, il aurait été préférable de laisser au secrétariat général le soin de gérer les crédits correspondants.

C'est sur les dépenses de fonctionnement que porte l'essentiel des augmentations de crédit qui nous sont demandées.

A concurrence de la moitié environ, elles se justifient par l'application de mesures prises antérieurement tels que les relèvements des rémunérations de la fonction publique ou l'ajustement de certaines indemnités.

Plus intéressantes sont les mesures nouvelles.

Les unes concernent la mise sur pied des nouveaux statuts du personnel de la navigation aérienne et de la météorologie ; cette réforme avait été promise depuis longtemps et dans le dernier collectif, un crédit provisionnel avait été inscrit.

Les autres sont la conséquence de l'extension des tâches du secrétariat général : tel est le cas des dépenses supplémentaires résultant de la mise en service des nouvelles installations de navigation aérienne ou de météorologie, et des charges liées à l'activité accrue de l'école nationale d'aviation civile.

Enfin, diverses subventions sont augmentées : la subvention à l'A. S. E. C. N. A. passe de 40,9 millions de nouveaux francs à 53,8 millions de nouveaux francs ; à concurrence de 2,9 millions de nouveaux francs, l'augmentation s'explique par le transfert à l'A. S. E. C. N. A. des crédits afférents au fonctionnement des services de l'aviation civile au Cameroun. Les crédits relatifs au remboursement des frais de formation de pilotes de ligne sont

augmentés de 2 millions de nouveaux francs (9,8 millions de nouveaux francs au lieu de 7,8). Les dépenses de sauvetage en mer augmentent de 1,4 million de nouveaux francs, du fait de l'utilisation de six Constellation pour les opérations de recherche (6 Constellation achetés par le Gouvernement à Air France et dont l'exploitation est confiée à l'armée).

Dans l'ensemble, ce budget ne reflète donc pas d'orientation nouvelle.

En ce qui concerne les dépenses en capital, la stabilisation d'une année sur l'autre est très nette.

Le tableau suivant récapitule l'évolution, de 1960 à 1962, des principaux chapitres de dépenses en capital.

Evolution de 1960 à 1962 des principaux chapitres de dépenses en capital.

DESIGNATION	1960	1961	1962
	(Milliers de nouveaux francs.)		
Chapitre 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique :			
Crédits de paiement.....	2.050	3.400	3.100
Autorisations de programme .....	(2.000)	(3.800)	(3.200)
Chapitre 53-24. — Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études et de prototypes :			
Crédits de paiement.....	82.000	87.730	115.670
Autorisations de programme .....	(70.620)	(92.800)	(125.000)
Chapitre 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole :			
Crédits de paiement.....	47.800	68.720	64.623
Autorisations de programme .....	(55.900)	(70.850)	(69.000)
Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole :			
Crédits de paiement.....	94.700	97.890	61.306
Autorisations de programme .....	(92.000)	(70.350)	(31.400)
Chapitre 68-90 (nouveau). — Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'A. S. E. N. A. C. :			
Crédits de paiement.....	»	»	15.730
Autorisations de programme .....	»	»	(28.600)
Chapitre 56-70. — Formation aéronautique et transports. — Equipement :			
Crédits de paiement.....	4.500	5.000	9.885
Autorisations de programme .....	(4.750)	(7.400)	(11.750)
Chapitres 66-70 et 66-71. — Subventions pour l'acquisition d'appareils légers et l'aménagement des aérodromes :			
Crédits de paiement.....	3.300	3.100	2.050
Autorisations de programme .....	(3.450)	(2.850)	(3.250)

Les dépenses au titre des études de prototypes, progressent très sensiblement de 1961 à 1962 : il s'agit là, en particulier, des études entreprises pour la mise au point de la nouvelle Caravelle et du Super-Broussard.

Les crédits d'équipement du service de la formation aéronautique doublent presque d'une année sur l'autre. Il s'agit là des dépenses effectuées pour compléter les moyens des divers centres de formation aéronautique (Saint-Yan en particulier),

Par contre, les crédits affectés à l'équipement des routes aériennes et aéroports diminuent légèrement d'une année sur l'autre, aussi bien en métropole qu'outre-mer (même compte tenu de l'ouverture du chapitre 68-90 où sont retracées les dépenses effectuées dans les pays relevant de la compétence de l'A. S. E. C. N. A.).

On doit regretter, enfin, que les crédits de paiement prévus au titre de l'acquisition d'appareils légers et de l'aménagement des aérodromes soient en diminution sensible d'une année sur l'autre.

Ainsi, dans le projet de budget qui nous est présenté n'apparaît aucune mesure nouvelle particulièrement importante.

En ce qui concerne les dépenses de personnel, l'année 1962 verra apporter une solution à certaines difficultés qui étaient apparues les années précédentes : tels est le cas de la réforme du statut des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement des aéroports et des routes aériennes, les prévisions pour 1962 s'inscrivent dans le cadre du quatrième plan et, à cet égard, il n'y a pas rupture dans le rythme des travaux.

Sans doute aurait-on pu penser qu'après les travaux considérables effectués au titre du troisième plan pour mettre les routes aériennes en mesure d'accueillir les appareils à réaction, une diminution sensible des dépenses serait observée les années suivantes. En fait, il n'en est rien. En la matière, l'équipement doit sans cesse se perfectionner; des installations nouvelles sont à prévoir, des aérodromes nouveaux doivent être équipés de manière à faire face aux besoins découlant d'un trafic accru.

De même, les dépenses d'études et de prototypes s'inscrivent dans le cadre des dépenses de l'année précédente, bien que les crédits soient plus élevés. L'évolution des techniques impose, en effet, une constante amélioration des caractéristiques des appareils aériens. L'exemple de Caravelle en est une preuve. Par contre, aucun crédit n'est prévu pour l'étude des appareils supersoniques moyen courrier qui ont une grande chance d'entrer en service d'ici cinq à six années.

Qu'il s'agisse des subventions à l'aéroport de Paris ou à la compagnie nationale Air France, le montant des crédits prévus reste comparable à celui qui était prévu au cours des années antérieures.

On remarquera toutefois que l'effort d'investissement propre à la compagnie nationale Air France doit être, en 1962, sensiblement supérieur à ce qu'il était en 1961 : 360 millions de nouveaux francs au lieu de 200 millions en 1961. C'est là la conséquence du passage de l'aviation classique à l'aviation à réaction.

Un problème difficile de financement se pose et, du même coup, devra être évoquée l'éventuelle augmentation du capital social d'Air France.

Sur le plan international, l'année 1962 verra se confirmer les tendances qui s'étaient déjà manifestées, tendances qui, toutes, se traduisent par un effort de regroupement entre des pays qui ne sont plus à l'échelle des moyens de transport aériens modernes, qu'il s'agisse de pays d'Europe occidentale unis au sein d'Eurocontrol et d'Air Union, des pays d'Afrique noire, qui adhèrent à l'A. S. E. C. N. A. et constituent la société aérienne Air Afrique.

Enfin, la reprise d'activité d'Air Inter est la conséquence du développement du transport aérien, même à l'échelle d'un pays comme la France, tandis que les projets de fusion de deux grandes compagnies aériennes françaises, dont la presse s'est fait récemment l'écho, témoignent de la nécessité d'un regroupement imposé par l'évolution technique.

Votre rapporteur se propose d'examiner ces différentes questions, dans l'ordre suivant :

- 1° Les dépenses de fonctionnement du S. G. A. C. ;
- 2° Les dépenses en capital du S. G. A. C. ;
- 3° L'aide à l'aviation légère et sportive ;
- 4° La compagnie Air France ;
- 5° Les compagnies aériennes privées ;
- 6° Les problèmes actuels de l'aviation civile et commerciale.

Au préalable, quelques mots sur l'accroissement du trafic aérien ces dernières années sont nécessaires.

Le trafic des compagnies aériennes françaises, comme le trafic constaté sur nos aérodromes, s'est accru sensiblement ces dernières années.

Le tableau suivant permet de voir comment a évolué, de 1957 à 1960, le trafic passager des grandes compagnies françaises.

**Evolution du trafic passagers des grandes compagnies françaises  
de 1957 à 1960 (tous réseaux).  
(En milliers de passagers-kilomètres.)**

PASSAGERS-KILOMETRES	1958	VARIATIONS	1959	VARIATIONS	1960	VARIATIONS
		1958/1957.		1959/1958		1960/1959.
		P. 100.		P. 100.		P. 100.
Air France .....	3.254.304	+ 5	3.526.339	+ 8	4.048.900	+ 14,8
U. A. T. ....	372.391	+ 22	408.275	+ 10	468.324	+ 14,7
T. A. I. ....	344.288	+ 11	359.770	+ 4	403.546	+ 12,2
Air-Algérie .....	329.750	+ 15	410.136	+ 24	499.313	+ 21,7
<b>Totaux</b> .....	<b>4.300.733</b>	<b>+ 8</b>	<b>4.704.520</b>	<b>+ 10</b>	<b>5.420.083</b>	<b>+ 15,1</b>

C'est donc une progression qui va en s'accélégrant que nous constatons d'une année sur l'autre.

L'année 1961 confirme, au moins pour le premier semestre, ces résultats favorables, comme il ressort du tableau suivant, qui compare les chiffres du premier semestre 1960 à ceux du premier semestre 1961.

**Résultats comparés des premiers semestres 1960 et 1961.  
(En milliers de passagers-kilomètres.)**

COMPAGNIES	1960	1961	VARIATION
	(1 <sup>er</sup> semestre.)	(1 <sup>er</sup> semestre.)	
			P. 100.
Air France .....	1.773.036	2.121.744	+ 19,7
U. A. T. ....	196.804	228.110	+ 16
T. A. I. ....	156.951	210.432	+ 34,1
Air-Algérie .....	197.398	224.248	+ 13,6
<b>Totaux</b> .....	<b>2.324.189</b>	<b>2.784.534</b>	<b>+ 19,9</b>
Air-Inter .....	1.207	16.208	»

Autre indice d'une activité aérienne croissante, l'augmentation de l'activité des principaux aéroports de France et d'outre-mer, depuis 1957 :

Le tableau suivant précise cette évolution pour les aéroports dont le trafic total était supérieur en 1960 à 100 unités de trafic. Une unité de trafic est égale à 1.000 passagers ou 100 tonnes de fret ou 100 tonnes de poste. Les aéroports sont classés par ordre d'importance en 1960.

**Evolution du trafic aérien sur les quinze principaux aéroports  
de France et des pays d'outre-mer.  
(En unités de trafic.)**

AEROPORTS	1957	1958	1959	1960	VARIATION
					de 1957 à 1960.
					P. 100.
Paris-Orly .....	2.000	2.120,8	2.334,4	2.978,8	+ 42,5
Alger .....	806,6	951,6	1.140,4	1.278,4	+ 58,2
Paris-Le Bourget.....	769,1	851,6	1.013,4	1.157,2	+ 50,4
Le Touquet .....	503,7	671,9	943,3	968,4	+ 92,2
Marseille .....	686,5	702,1	755	819,6	+ 19,2
Nice .....	418,6	460,5	531,4	616,2	+ 47,2
Calais .....	170,4	195,2	251,6	388,8	+ 126,9
Oran .....	254,4	273,9	324,9	363,3	+ 42,8
Bône .....	116,4	127,1	161,6	203,5	+ 74,8
Cherbourg .....	67,8	77,4	132	179,4	+ 164,6
Toulouse .....	120,8	140,2	135,9	162,4	+ 34,4
Lyon .....	148	144,1	133,8	146,7	- 0,9
Ajaccio .....	102,4	104,5	116,2	122,3	+ 19,4
Bastia .....	83,2	87,2	95,7	109,8	+ 31,9
Bordeaux .....	93,5	98,4	95	104,6	+ 11,8

L'activité de tous les aéroports a progressé de 1957 à 1960 à l'exception de Lyon où le trafic a baissé de 0,9 p. 100.

Les progressions les plus élevées sont celles enregistrées par les aéroports côtiers de Calais, de Cherbourg et du Touquet, dont l'activité a plus que doublé en quatre ans.

Le Touquet est même devenu, en 1959, le quatrième aéroport de France et d'outre-mer.

La progression de l'aéroport du Bourget est plus forte que celle d'Orly sur l'ensemble de la période (respectivement 50,4 p. 100 et 42,5 p. 100). En 1960, toutefois, le trafic d'Orly a recommencé à s'aéroître plus vite que celui du Bourget.

**I. — LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT**

Les points suivants seront examinés :

- les mesures concernant le personnel du S. G. A. C. ;
- la formation du personnel navigant des compagnies aériennes ;
- les dépenses de sauvetage en mer et à terre ;
- les subventions aux aéroports de Paris, Bâle-Mulhouse et Tangier.

**A. — Les mesures concernant le personnel du S. G. A. C**

Les observations de votre rapporteur porteront sur la réforme des statuts du personnel de la navigation aérienne et de la météorologie et la situation des agents sur contrats du S. G. A. C.

**1. — Les mesures prises en faveur du personnel  
de la navigation aérienne et de la météorologie.**

Dans le projet de budget pour 1962, nous sont proposées les réformes du statut de ces deux catégories de personnel.

Il est apparu, en effet, que l'évolution très rapide des techniques utilisées tant dans la navigation aérienne que dans la météorologie nécessitait une formation et une spécialisation plus poussées des personnels techniciens. Pour cette raison, la création de brevets correspondant à des qualifications nouvelles a été envisagée, en même temps qu'était admis le principe d'une réforme statutaire de ces corps de personnel.

Ces mesures ont pour objet d'aménager la pyramide du corps des ingénieurs, de créer pour les ingénieurs des travaux un grade d'ingénieur divisionnaire, enfin de substituer au corps des agents techniques un corps de techniciens comportant trois nouveaux grades : technicien, technicien supérieur et chef technicien. De nouvelles échelles indiciaires ont été fixées, de même qu'ont été modifiés les pourcentages entre les différents grades, en retenant, d'ailleurs, les règles déjà admises pour les corps homologués des ponts et chaussées.

Les nouvelles échelles doivent se traduire par une augmentation indiciaire pour les ingénieurs divisionnaires, de 35 points nets, pour les techniciens supérieurs, de 30 points nets, pour les chefs techniciens, de 60 points nets.

Elles s'appliqueront à environ 10 p. 100 des effectifs des corps des ingénieurs des travaux, et à 25 p. 100 des effectifs des corps de techniciens.

Ces proportions doivent être réalisées en cinq ans, à compter de 1961, mais, en ce qui concerne les techniciens la cadence de réalisation sera plus élevée au cours des trois premières années et près de 85 p. 100 des nouveaux emplois de techniciens supérieurs et de chefs techniciens seront créés dès 1963.

Les statuts correspondants ont été élaborés au cours du premier semestre 1961 et soumis aux comités techniques paritaires compétents respectivement pour les corps de la navigation aérienne et ceux de la météorologie nationale. Les projets relatifs aux techniciens vont être prochainement examinés par le Conseil d'Etat après accord des ministres intéressés.

De telles mesures devraient être de nature à résoudre, au moins en partie, les difficultés que soulève la gestion des corps de la navigation aérienne et de la météorologie. Il est, en effet, évident que l'évolution très rapide des techniques aéronautiques a donné à ce personnel des responsabilités considérables en même temps qu'elle exigeait des connaissances techniques plus approfondies, alors que la rigidité des structures de la fonction publique n'a pas toujours permis, jusqu'à présent, les aménagements de carrières souhaitables.

## 2. — Les agents sur contrat du S. G. A. C.

L'effectif des agents contractuels relevant du S. G. A. C. est relativement important : 797 agents, alors que l'effectif total du personnel est de l'ordre de 10.500 agents.

A ces agents sur contrat s'appliquent les règles générales applicables en la matière. Ils sont classés en catégories (1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> catégories et hors catégorie), et rémunérés selon un barème d'indices établi par référence avec les grades de fonctionnaires considérés comme assumant des fonctions équivalentes. Schématiquement, on peut dire que les agents hors catégorie correspondent aux ingénieurs, les agents de première catégorie aux ingénieurs de travaux, les agents de deuxième catégorie aux adjoints techniques et les agents de troisième catégorie aux agents des corps techniques.

Les rémunérations de ces agents sont augmentées dans la même proportion que celles des fonctionnaires lorsque ces derniers subissent une augmentation. De plus, par application du décret du 12 septembre 1951, instituant un régime de retraite complémentaire des assurances sociales pour certaines catégories d'agents de l'Etat non titulaires, ces agents contractuels, à l'exception de la troisième catégorie, peuvent bénéficier, en sus du régime général des assurances sociales, d'une allocation de retraite. L'addition de l'allocation de retraite et de la pension des assurances sociales constitue une retraite dont le montant est inférieur d'environ un tiers à celle des fonctionnaires. Les agents de la troisième catégorie peuvent prétendre à un régime de retraite complémentaire institué par un décret du 31 décembre 1959.

En fait, la question se pose de savoir si l'administration ne pourrait considérer comme des agents permanents ces agents qui, depuis de nombreuses années, sont en service au secrétariat général. Près de 50 p. 100 d'entre eux (386) ont été recrutés avant 1949. De manière générale, ces agents remplissent, dans les services, des fonctions qui sont celles normalement dévolues à des agents titulaires.

L'intégration dans les cadres permanents du personnel contractuel a d'ailleurs été admise dans d'autres départements ministériels. Dans le cas du secrétariat général, où les missions de ce personnel présentent bien un caractère durable, cette mesure serait de nature à faciliter la gestion même des services.

## B. — La formation du personnel navigant des compagnies aériennes.

(Chap. 34-81, art. 1<sup>er</sup> « Remboursement des frais de formation de pilotes de ligne » : 9.801.446 NF.)

Les crédits qui nous sont demandés pour 1962, au titre du remboursement des frais de formation de pilotes de ligne s'élèvent à 9.801.446 nouveaux francs et sont supérieurs de deux millions de nouveaux francs à ceux qui avaient été prévus dans le projet de budget de l'année 1961.

La formation du personnel navigant des compagnies aériennes est, rappelons-le, un problème qui a connu dans notre pays diverses solutions.

La formation avait été, à l'origine, confiée à l'armée de l'air, moyennant remboursement des frais engagés à cette occasion. Pour diverses raisons, cette solution n'a pu être retenue définitivement.

Le décret n° 55-32 du 7 janvier 1955, relatif aux obligations imposées, dans l'intérêt général, à la Compagnie nationale Air France, a confié à celle-ci la mission de former les pilotes de ligne nécessaires à l'ensemble des compagnies françaises de transport aérien.

Un contrat conclu à cet effet le 20 novembre 1955 entre le Gouvernement et Air France a précisé les modalités de cette formation, dont la charge définitive incombait à l'Etat.

Ce régime général a été de nouveau profondément modifié par un arrêté du 13 octobre 1959.

## 1. — Les modalités nouvelles de formation des pilotes de ligne.

En application de cet arrêté, la formation de début des pilotes de ligne est assurée maintenant par le S. G. A. C. Celui-ci donne une instruction théorique à l'école nationale de l'aviation civile, et pratique, au centre de Saint-Yan, à des élèves recrutés par voie de concours parmi des candidats n'ayant pas de formation aéronautique professionnelle. C'est la formation de base, en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel, assortis de la qualification de vol aux instruments.

La compagnie nationale, quant à elle, est chargée, en son centre du Bourget, de la phase finale pratique, jusqu'à l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne.

Outre ce stage, dit de « catégorie A », Air France forme des pilotes de ligne à partir d'anciens pilotes militaires (stage « B ») et de pilotes professionnels de première classe déjà en fonctions, comme copilote dans les compagnies (stage « C » et « T »).

Enfin, les stages « D » permettent de convertir en pilotes certains agents appartenant à d'autres catégories de personnel navigant technique (mécaniciens, radios, navigateurs).

Un nouveau contrat a été signé, le 15 septembre 1961, entre le ministère des travaux publics et la compagnie Air France, pour définir la participation de l'Etat aux frais de stage. Ce contrat limite la participation de l'Etat à 80 p. 100 des frais de stages B, C et T, à 75 p. 100 des frais de stage A et à 35 p. 100 des frais du premier stage D. Les stages D ultérieurs doivent être entièrement à la charge des compagnies.

## 2. — Les crédits inscrits au budget.

La réforme provoquée par l'arrêté du 13 octobre 1959 allait avoir pour effet de modifier les modalités de calcul du crédit inscrit à l'article premier du chapitre 34-81 « Remboursement des frais de formation de pilotes de ligne ». Elle allait avoir pour effet d'accroître les dépenses de l'Etat au titre de l'école nationale de l'aviation civile et surtout au titre du centre de Saint-Yan dans la mesure où celui-ci se trouvait chargé d'assurer la formation pratique de base du personnel navigant.

En ce qui concerne le chapitre 34-81, la plus grande partie du crédit demandé pour 1962 (9.801.446 nouveaux francs) est affectée à la couverture des frais de stage de catégorie B, dont bénéficient les titulaires du brevet de pilote militaire ou professionnel et qui ont été ou seront ouverts en 1961 et 1962.

Il a fallu, en effet, faire face à l'accroissement des besoins en pilotes de ligne dû à la réduction de la durée du travail sur appareils à réaction et à l'expansion prévisible du trafic. Dans le courant de l'année 1962, 232 stagiaires B se trouveront à un stade quelconque de formation et fourniront, compte tenu des éliminations probables, 52 pilotes dans l'année, 81 l'année suivante et 73 en 1964.

En une plus faible mesure, le crédit correspond aux frais afférents aux stages C et T ouverts aux pilotes déjà en fonction dans les compagnies.

En ce qui concerne le centre de Saint-Yan, diverses mesures sont prévues dans le budget de 1962, en vue de doter ce centre de moyens plus considérables en personnel et en matériel.

Il nous est proposé la création d'un poste d'agent hors catégorie et d'un poste d'agent contractuel première catégorie de manière à compléter les effectifs administratifs du centre.

En ce qui concerne le personnel technicien, l'accroissement prévu du nombre des heures de vol, de navigation et d'enseignement au sol, notamment sur simulateur de vol, exige le recrutement de quatre pilotes à qualification élevée.

De même, la mise en œuvre des matériels d'adaptation à la ligne requiert le recrutement de personnels navigants dans des spécialités qui n'entraient pas jusqu'à ce jour dans la composition des équipages, l'école se terminant naguère au niveau du pilote professionnel : deux créations de postes de mécaniciens navigants sont ainsi prévues.

Enfin, l'accroissement de l'activité des avions-écoles du centre nécessitera une augmentation de l'effectif ouvrier, tant pour la maintenance que pour les revisions générales. C'est pourquoi il a été proposé la création de 12 emplois d'ouvriers professionnels au chapitre 31-13 du budget du secrétariat général.

En ce qui concerne le matériel, l'acquisition d'un appareil Beechcraft est prévue pour 1962, en même temps que la modernisation des divers appareils du centre.

Rappelons que le centre école dispose actuellement de 34 monomoteurs légers de début (Stamps SV 4C), 12 monomoteurs à caractéristiques d'avions modernes équipés pour la radionavigation (actuellement Moranes 733) et 5 bimoteurs tous temps de tonnage moyen (Beechcrafts C 18).

Le centre dispose, en outre, de quelques appareils destinés à faire la transition avec le matériel de ligne : un D. C. 3 prêté par le centre du Bourget, et 3 Moranes à réaction.

3. — Les effectifs formés.

En 1957, 53 pilotes ont été formés, en 1958, 59. en 1959, 74 et en 1960, 68. Dans l'ensemble, le nombre de pilotes formés a donc tendance à augmenter.

La mise en service des appareils à réaction en 1959 pouvait cependant laisser présager un besoin moindre en personnel navigant, grâce à la réduction des temps de vol.

En fait, la durée du travail a été réduite par rapport à celle admise sur les appareils conventionnels et deux nouveaux éléments importants sont intervenus : l'accroissement de la flotte en fonction de l'expansion prévue du trafic, des départs plus nombreux à la retraite (pour le seul personnel navigant d'Air France, ces départs sont passés de 8 en moyenne par an jusqu'en 1958, à 23 et 24 en 1959 et 1960).

Compte tenu de ces facteurs d'évolution, les effectifs des compagnies n'ont nullement diminué, comme il ressort des chiffres suivants :

1957 .....	904 pilotes et copilotes.		
1958 .....	953	—	—
1959 .....	874	—	—
1960 .....	950	—	—

4. — Le coût de la formation des pilotes de ligne.

Dans son rapport de l'année précédente, votre rapporteur avait essayé de préciser le coût de la formation du personnel navigant. Il avait indiqué à titre d'exemple que le coût de la formation d'un pilote de ligne issu de l'armée de l'air et, par conséquent, déjà titulaire d'un certain nombre d'heures de vol au moment de sa prise en charge, était de l'ordre de 117.000 NF.

A vrai dire, la diversité des stages et leur chevauchement dans le temps rendent malaisé le calcul du prix de revient de la formation du personnel navigant, du moins actuellement, puisque le régime de formation est en complète transformation depuis 1960. Ce n'est pas avant plusieurs années que pourra être précisé exactement le coût de la formation d'un pilote de ligne, qui aurait commencé en octobre 1960 ses classes à l'école nationale de l'aviation civile.

Il est important de rappeler que c'est aux compagnies qu'incombe l'intégralité des frais afférents à la qualification du personnel sur les types des appareils qu'elles utilisent, qualification qui intervient après la formation indiquée plus haut et dont le coût est très élevé.

C. — Les dépenses de sauvetage en mer et à terre.

(Chap. 34-23. — Art. 1<sup>er</sup> : 3.716.090 nouveaux francs).

Les crédits qui nous sont demandés pour 1962 sont supérieurs de 1.400.000 nouveaux francs aux crédits de l'année précédente. Ils correspondent à un renforcement considérable des moyens dont dispose le service S. A. R. (Search and Reserve, c'est-à-dire recherche et sauvetage) dont le S. G. A. C. assure la gestion en liaison avec certains départements ministériels, en particulier les forces armées (air et marine).

Les crédits inscrits au chapitre 34-23 correspondent aux frais de participation à l'alerte S. A. R. des moyens aériens de recherche et de sauvetage appartenant au S. G. A. C. ou empruntés à d'autres services, en application de conventions particulières.

Ils correspondent également au remboursement à des organismes privés des moyens qu'ils ont pu mettre à la disposition du service. Ils permettent également de rembourser les frais de détournement des navires appelés à participer, éventuellement, à une opération S. A. R. ainsi que les frais d'entretien de 6 avions Constellation acquis par le S. G. A. C. et transformés en avions de recherche et de sauvetage. Une convention d'entretien est intervenue, chargeant la compagnie Air France de cet entretien. L'armée de l'air fournit gratuitement les équipages, le carburant et l'huile de ces avions.

En 1960, le service a procédé à 300 opérations de sauvetage, dont 249 au profit d'aéronefs, 43 au profit de navires et 28 pour des motifs divers.

Pratiquement, et sauf cas de faute lourde constatée, aucun recours en remboursement n'est exercé contre les personnes secourues.

D. — Les subventions aux aéroports de Paris, Bâle-Mulhouse et Tanger.

(Chap. 45-61 : 27.300.000 nouveaux francs.)

1. — L'aéroport de Paris.

Cet établissement public supporte la charge de toutes les dépenses d'équipement, d'entretien et d'installation des aérodromes dont il a la charge (le Bourget, Orly, Issy-les-Moulineaux et certains aérodromes secondaires), y compris les aides-radio à l'approche et à l'atterrissage, mais non comprises les dépenses afférentes à la circulation aérienne qui dépendent du centre de contrôle régional de Paris.

En contrepartie, l'aéroport de Paris bénéficie de toutes les redevances d'aéroport.

Les dépenses d'investissement sont, pour leur plus grande part, financées par voie d'emprunts.

Dans l'état actuel des choses, les recettes provenant des redevances couvrent entièrement les charges d'entretien et d'exploitation et une partie des charges financières. Le solde des charges financières, ainsi que les charges d'amortissement proprement dites, font l'objet de la subvention de l'Etat inscrite au chapitre 45-61 du budget de l'aviation civile.

Telles sont les grandes lignes du régime financier applicable à l'aéroport de Paris.

Les subventions accordées en 1961 et 1962 à l'aéroport de Paris.

Pour 1962, le montant de la subvention demandée par l'aéroport de Paris sur la base des prévisions de recettes et de dépenses s'élève à 26.500.000 nouveaux francs soit 1 million de nouveaux francs de plus que les prévisions de 1961.

Cette augmentation résulte de l'accroissement des charges financières globales (intérêts et amortissements) relatives aux emprunts souscrits par l'aéroport de Paris pour la réalisation de son programme d'équipement, charges qui doivent passer de 39.550.000 nouveaux francs en 1961 à 47.650.000 nouveaux francs en 1962, ce qui représente une augmentation très largement supérieure à l'accroissement de la subvention en 1962 par rapport à celle de 1961.

Les recettes d'exploitation permettent en fait à l'aéroport de Paris de couvrir entièrement ses charges d'entretien et d'exploitation ainsi qu'une partie toujours croissante des charges d'intérêts des emprunts souscrits comme le montre le tableau suivant :

Evolution des éléments financiers de la gestion de l'aéroport de Paris.

DESIGNATION	1961	1962
	En millions de nouveaux francs.)	
Montant prévisionnel du compte d'exploitation .....	101,200	114,050
Charges d'amortissement des emprunts (1).....	10,300	14,900
Total .....	111,500	128,950
Subvention .....	25,200	26,500
Pourcentage .....	22,6 p. 100	20,5 p. 100

(1) Contrairement aux charges d'intérêt, les charges d'amortissement ne figurent pas au compte d'exploitation.

Malgré cette amélioration de la situation, la subvention continue à croître légèrement en valeur absolue. Cet accroissement ne peut être évité dans la période actuelle du fait de l'importance du programme d'équipement que l'aéroport doit poursuivre et dont le montant total exécuté atteindra fin 1961, 667 millions de nouveaux francs.

Les budgets d'équipement de 1961 et 1962.

Le budget d'équipement pour 1961 s'est élevé à 91,184 millions de nouveaux francs et il est envisagé un budget pour 1962 de 94,5 millions de nouveaux francs.

Les principales opérations en cours d'exécution en 1961 et 1962 sont les suivantes :

### I — Aéroport d'Orly.

#### a) Pistes et voies de circulation :

Une fraction très importante du trafic d'Orly est assurée par des quadriréacteurs et une seule piste (piste n° 3) est susceptible de recevoir ces aéronefs. Or cette piste donne des signes de défaillances, ce qui conduit à prévoir pour 1962 le commencement des travaux d'une nouvelle piste : la piste n° 4 située entièrement dans la zone Ouest de l'aéroport (entre la R. N. 7 et l'autoroute Sud). Le montant global des frais de construction de cette piste et des voies de circulation correspondantes représentera, compte tenu des charges annexes (collecteur profond de drainage, déviation de l'aqueduc de la Vanne, déviation du C. D. 167, etc...) une dépense de l'ordre de 60 millions de nouveaux francs. La dépense prévue pour 1962 s'élève à 6,5 millions de nouveaux francs et la mise en service de la piste peut être envisagée pour le milieu de 1964.

#### b) Installations commerciales et aires de trafic et de stationnement :

Le début de 1961 a vu l'inauguration de la nouvelle aérogare d'Orly venue se substituer aux deux anciennes aérogares qui ne répondaient plus aux besoins. Cette mise en service a été accompagnée de la création de nombreuses aires de trafic et de stationnement. Elle a posé divers problèmes d'adaptation dont la plupart sont actuellement résolus. Cette aérogare n'est toutefois pas achevée ; son aile Est (dont une fraction est constituée par l'ancienne aérogare Sud) et les aires de trafic correspondantes (dont une partie est occupée par des hangars actuellement utilisés pour le fret) ne sont pas terminés, ce qui gêne sérieusement le trafic des compagnies aériennes particulièrement de la compagnie Air France qui sera l'utilisatrice principale de cette aile. Les travaux correspondants sont actuellement poursuivis de façon à permettre la mise en service de cette aile Est pour la saison d'été 1962.

Pour remplacer les hangars de fret visés ci-dessus et pour répondre aux besoins nés du développement des transports de marchandises, une nouvelle aérogare de fret est en construction dans la zone située à l'est de l'ancienne aérogare Nord. La première tranche des travaux va être achevée en octobre 1961 mais des travaux complémentaires devront être poursuivis fin 1961 et en 1962.

#### c) Installations industrielles :

Pour permettre à la Compagnie nationale Air France d'assurer l'entretien de sa flotte et spécialement des quatre Boeing et des six Caravelle qui doivent lui être livrés début 1963 et ne pourront trouver place dans les hangars actuels, l'aéroport entreprend en 1961 la construction dans la zone Nord d'un hangar double de 150 mètres de largeur dit n° 3. Compte tenu des aménagements d'aires et des équipements nécessaires, la dépense correspondante atteindra 30 millions de nouveaux francs et les travaux devraient être achevés pour le début de 1963.

#### d) Autres opérations :

Ces opérations doivent être complétées par de nombreuses opérations connexes concernant soit la sécurité aérienne (aides-radio, balisage, lutte contre l'incendie, etc...) soit l'exploitation technique et commerciale (voirie, aménagement de parkings, réseaux divers, installations thermiques, électriques et téléphoniques) dont la réalisation doit nécessairement accompagner le développement du trafic et la réalisation des installations principales décrites plus haut.

### II — Aéroport du Bourget.

Après la construction, en 1960, de la nouvelle piste Est-Ouest et du hangar K 13 affecté à l'U. A. T., les travaux d'équipement du Bourget ont été poursuivis à une cadence plus faible. Ils comportent essentiellement la modernisation de l'aérogare, l'amélioration des installations de fret et un certain accroissement des aires de trafic ainsi que de nombreuses opérations diverses intéressant la sécurité aérienne, la voirie, les réseaux électriques et téléphoniques, etc.

### III — Autres aérodromes.

A Issy-les-Moulineaux et sur les aérodromes secondaires les programmes 1961 et 1962 ne comportent que des opérations accessoires d'importance très limitée.

Le tableau suivant résume les inscriptions figurant aux budgets d'équipement de 1961 et 1962 :

#### Dépenses d'équipement de l'aéroport de Paris (1961 et 1962) (en nouveaux francs).

DESIGNATION	1961	1962
<b>I. — Orly :</b>		
Travaux de 1 <sup>re</sup> catégorie .....	3.488.500	2.527.500
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement .....	4.927.000	8.748.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles .....	1.873.200	19.708.400
Installations terminales .....	43.441.900	17.784.700
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux .....	59.000	4.990.000
Extension-Ouest .....	770.000	655.000
Desserte routière .....	6.366.400	3.117.600
Autres opérations .....	10.884.000	15.010.000
<b>Totaux Orly .....</b>	<b>71.510.000</b>	<b>72.541.200</b>
<b>II. — Le Bourget :</b>		
Travaux de 1 <sup>re</sup> catégorie .....	1.194.000	931.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement .....	1.092.500	1.384.500
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles .....	1.748.400	83.800
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux .....	3.438.100	6.002.200
Autres opérations .....	3.839.000	3.188.300
<b>Totaux le Bourget .....</b>	<b>11.312.000</b>	<b>11.589.800</b>
<b>III. — Autres aérodromes et héliports.</b>		
	882.600	1.209.400
<b>IV. — Opérations communes :</b>		
	7.479.400	9.108.700
<b>Totaux .....</b>	<b>91.184.000</b>	<b>94.449.100</b>

Au cours d'une délibération récente le comité directeur du F. D. E. S. vient de décider de réduire de 94,5 millions de nouveaux francs à 90 millions de nouveaux francs le montant du budget extraordinaire 1962. Il est probable que cette décision se traduira par une réduction des crédits à affecter en 1962 à la construction de la piste n° 4 d'Orly.

### 2. — L'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Un crédit de 160.000 nouveaux francs était prévu au budget de 1961 :

Pour 1962, la subvention, d'un montant équivalent, est inscrite au chapitre 42-31 du budget des affaires étrangères. Comme le rappelait votre rapporteur au début de son rapport, il a été, en effet, décidé de transférer à ce ministère la totalité des dépenses afférentes à des organismes internationaux.

Cette subvention représente la participation de l'Etat français aux frais de navigation aérienne supportés par l'aéroport, soit la moitié de ces frais. Elle représente également la participation de la France à la couverture du déficit d'exploitation de l'aéroport, ce déficit étant réparti entre la France et la Suisse, au prorata du trafic à destination ou en provenance des secteurs suisses ou français de l'aéroport.

### 3. — L'aéroport de Tanger.

Cette année encore est prévu un crédit de 800.000 nouveaux francs destiné à couvrir le déficit d'exploitation de l'aéroport de Tanger, propriété de la Compagnie nationale Air France. Celle-ci en assure l'exploitation commerciale et technique et perçoit en échange les redevances d'aéroport. En vertu de conventions intervenues en 1955-1956, l'Etat français couvre le déficit d'exploitation de l'aéroport.

A la suite du rattachement de la zone de Tanger au Maroc, le Gouvernement marocain a demandé l'ouverture de négociations tendant au rachat de l'aéroport par le Royaume du Maroc. Les négociations entre le Gouvernement et la compagnie Air France ont été engagées en 1960, mais n'ont progressé que très lentement. Elles ont toutefois été accélérées du fait de la conclusion de l'accord entre le Gouvernement français et le Gouvernement marocain pour le transfert des aérodromes civils.

En définitive, il semble acquis que le Maroc prendra l'aérodrome de Tanger entièrement à sa charge à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1962. Les crédits inscrits au budget de 1962 serviront à apurer définitivement les comptes entre l'Etat et la compagnie Air France et aucune inscription ne devrait être prévue pour 1963.

**II. — LES DEPENSES D'EQUIPEMENT**

Deux catégories de dépenses retiennent particulièrement l'attention : d'une part, le chapitre 53-24 « participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études et de prototype », d'autre part, les chapitres 53-90 et 58-90 correspondant aux équipements des aérodromes et routes aériennes en métropole et hors métropole.

Enfin, au budget de 1962 apparaît un chapitre nouveau, le chapitre 68-90, intitulé : « Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar. »

A ce chapitre sont regroupés les crédits correspondant à des opérations qui, auparavant, étaient financées sur le chapitre 58-90 : « Equipement des aéroports et routes aériennes hors métropole ». Cette dernière catégorie de dépenses sera examinée dans le cadre du budget de l'A. S. E. C. N. A. (5<sup>e</sup> partie du rapport).

**A. — Chapitre 53-24. — Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études et de prototype.**

(Autorisations de programme : 125 millions de nouveaux francs ; crédits de paiement : 115.670.000 nouveaux francs.)

Ce chapitre, à vrai dire, n'est pas le seul sur lequel soient imputées, dans ce budget, des dépenses relatives aux matériels nouveaux. Sur le chapitre 53-22 « expérimentation et essais d'utilisation du matériel aéronautique », sont imputées les dépenses afférentes à l'expérimentation des appareils et des matériels dont la mise en service est subordonnée à la bonne fin des essais effectués sous le contrôle des techniciens de l'aviation civile. Pour 1962, les crédits demandés correspondent à des essais divers sur Caravelle (300.000 nouveaux francs en autorisations de programme) et des essais d'atterrissage automatique (1.400.000 nouveaux francs en autorisations de programme).

C'est le chapitre 53-24 qui, de très loin, constitue l'essentiel de l'effort de l'Etat en ce domaine.

Les autorisations de programme qui nous sont demandées pour 1962, soit 125 millions de nouveaux francs, se répartissent de la façon suivante :

a) 100 millions de nouveaux francs sont prévus pour Caravelle. Sur ce total, 40 millions de nouveaux francs sont destinés à couvrir les dépenses générales afférentes aux types I à IV R. Ce dernier type a été commandé par la compagnie américaine United Air Lines et est en service actuellement aux U. S. A. depuis le 14 juillet 1961. Les 60 millions restants sont affectés aux études relatives à la Caravelle X A qui vient d'être commandée à 20 exemplaires par la T. W. A.

b) 12 millions concernent les engagements à effectuer en 1962 au titre des essais de prototypes et d'outillage de série du Super-Broussard. L'Etat a, en effet, décidé de soutenir financièrement le lancement en série du Super-Broussard dans les deux versions M. H. 260 (non pressurisable) et M. H. 262 (pressurisable). Le premier appareil de série M. H. 260 sortira au début de 1962 et le premier appareil de série du type 262 au début de 1963.

c) Enfin, 13 millions correspondent à des études diverses, soit 4,5 millions de nouveaux francs pour le matériel de navigation aérienne et 8,5 millions de nouveaux francs pour du matériel aéronautique proprement dit. Cette dernière rubrique concerne essentiellement des études à mener, en vue de mettre au point un système plus perfectionné d'atterrissage automatique.

Aucun crédit n'est prévu pour l'étude d'un appareil supersonique. Il ne paraît pourtant pas prématuré d'envisager, dès 1962, l'étude d'un type d'appareil qui vraisemblablement sera en

usage sur les lignes internationales d'ici peu d'années. D'ores et déjà, Sud-Aviation a proposé au Gouvernement un modèle de moyen courrier supersonique. Sans doute, la question reste posée de savoir avec qui nous devrions nous associer au cas où l'industrie française entreprendrait une telle construction. Reste à définir également la rentabilité exacte d'un tel type d'appareils.

Ce sont là deux études nécessaires préalablement à toute décision. Mais il est nécessaire que le Gouvernement fasse savoir le plus vite possible quelle position il entend adopter à ce sujet.

*La Caravelle.*

Votre rapporteur croit nécessaire, à ce moment de son exposé, de fournir quelques précisions sur les conditions dans lesquelles se présente la construction de Caravelle.

Caravelle est, en effet, un grand succès de notre industrie aéronautique et ce succès doit se confirmer au fur et à mesure que se perfectionneront les types même de Caravelle.

a) *Les commandes :*

Au 30 septembre 1961, le nombre de commandes fermes s'élève à 142 appareils et le nombre d'options à 41.

A ces chiffres, on peut ajouter 4 appareils pour la Panair do Brasil et 2 en option, ayant fait l'objet d'un contrat signé le 16 octobre 1961, soit 146 vendus et 43 en option.

Les livraisons effectuées qui s'élevaient à 50 appareils au 30 septembre 1960, s'élevaient au 30 septembre 1961, à 85 appareils.

La commande la plus importante, reçue pendant cette période, tant au point de vue quantité qu'au point de vue répercussions ultérieures, est celle de la T. W. A. qui porte sur 20 appareils en commande ferme et 15 en option. Cette commande a été négociée en accord étroit avec la compagnie américaine Douglas dans le cadre des accords qui lient cette compagnie avec Sud-Aviation.

La commande de T. W. A. faisant suite à celle de la compagnie United Air Lines donne maintenant une ouverture franche du marché américain à nos appareils.

Le choix de T. W. A. semble d'autant plus important que le Boeing 727 pouvant être livré à cette compagnie dans des délais presque comparables (décalage de neuf mois), c'est en définitive la formule Caravelle qui a été préférée à celle du Boeing 727 par T. W. A. Ce fait confirme l'opinion exprimée par la commission spéciale créée par le président Kennedy le 3 mars 1961 pour définir une politique aérienne des Etats-Unis au cours des dix années à venir (projet horizon) qui préconise pour les lignes intérieures américaines, 2 appareils ainsi définis :

— un biréacteur capable de transporter 60 à 90 passagers sur des étapes de 2.000 kilomètres à une vitesse de 725 kilomètres-heure.

— un quadriréacteur capable de transporter 250 passagers sur des étapes de 1.300 kilomètres à 725 kilomètres-heure.

On constate que le programme du biréacteur correspond presque rigoureusement à celui de la Caravelle.

La décision de T. W. A. ne manquera pas d'avoir des répercussions en Amérique du Sud et en Asie (Japon, Indes, Philippines, etc.). Sud-Aviation a eu de nombreux contacts avec les compagnies aériennes de ces pays qui se sont concrétisés par les contrats signés avec Varig en 1957, plus récemment avec Aérolinas Argentinas le 31 juillet 1961 et Panair do Brasil le 16 octobre 1961.

b) *L'évolution technique de Caravelle :*

Le tableau ci-dessous résume les caractéristiques principales des types successifs de Caravelle actuellement vendus ou offerts sur le marché :

*Caractéristiques principales des types successifs de Caravelle.*

TYPE de Caravelle.	REACTEUR	POUSSEE (Lbs.)	POIDS total (Kp.)	VITESSE maximum (Km/h)	HAYON d'action (Km.)
I	R R (1) Avon 522.....	2x10.500	43.500	748	1.520
I A	R R Avon 522 A.....	2x10.500	43.500	793	1.520
III	R R Avon 527.....	2x11.400	46.000	802	2.090
VI	R R Avon 531.....	2x12.200	48.000	835	2.585
VI R	R R Avon 533 R.....	2x12.600	50.000	845	2.800
10 A	General Electric CI 805 23 C.....	2x16.100	52.000	872	2.545
10 C	Rolls-Royce Avon 533 RA.....	2x13.000	52.000	872	2.620
Horizon-II-III	Pratt et Whitney JT 8 D 1.....	2x14.000	52.000	850 à 860	3.000 à 3.500

Le type 10 A qui a été choisi par la T. W. A. correspond à l'une des versions les plus évoluées actuellement étudiées de la Caravelle.

Sa définition a dû être adaptée soigneusement aux besoins des clients tout en restant complémentaire dans la gamme des moyen-courriers du Boeing 727 qui est apparu sur le marché avec des possibilités de livraisons au cours de l'année 1964.

La politique de Sud-Aviation en cette matière consiste donc à perfectionner et à transformer la Caravelle d'origine pour l'adapter à la fois aux nouveaux réacteurs qui apparaissent sur le marché et aux besoins de la clientèle. Modernisation et développement systématiques permettent d'affirmer que la Caravelle maintient son avance technique dans le monde entier et s'adapte au mieux au plus grand nombre de réseaux.

C'est ainsi que se référant au projet « Horizon » des U. S. A. apparaît une « génération 1961 » de Caravelles, les « Caravelle-Horizon ».

Elles sont toutes munies de deux réacteurs double flux Pratt et Whitney JT 8 DJ. Trois versions en sont prévues :

— la Caravelle-Horizon I sensiblement semblable à la Caravelle VI R mais modifiée spécialement pour une utilisation sur terrains très courts, donc particulièrement adaptée au marché américain ;

— la Caravelle Horizon II, dérivée de l'Horizon I par allongement du fuselage, mais ne comportant pas les modifications spéciales pour utilisation des terrains courts, particulièrement destinée au marché européen ;

— la Caravelle Horizon III, la plus évoluée techniquement, comprend à la fois le fuselage allongé de l'Horizon II, les modifications spéciales pour terrains courts de l'Horizon I et les modifications aérodynamiques de la Caravelle 10 A. Elle est donc à la fois capable de terrains courts comme ceux des U. S. A. et de performances améliorées.

#### c) Le développement ultérieur de Caravelle :

A la fin du printemps 1961, Sud-Aviation a remis aux services officiels un projet de Super-Caravelle supersonique dont les caractéristiques essentielles sont les suivantes :

- vitesse mach 2,2 (vitesse moyenne, compte tenu du décollage, de la montée, de la descente et de l'atterrissage) : 2.000 kilomètres-heure pour une étape de 4.200 kilomètres ;
- nombre de passagers : 100 ;
- rayon d'action : 4.500 kilomètres ;
- poids au décollage : 90 tonnes.
- propulsion : 4 réacteurs de 26.000 Lbs.

Ce projet devrait, dans le domaine du supersonique, correspondre à ce qu'est actuellement la Caravelle dans le domaine du subsonique.

Le succès de cet appareil a pour condition essentielle que sa mise en œuvre soit poursuivie avec la même énergie et la même rapidité que l'a été celle de la Caravelle.

Il serait alors possible d'envisager des livraisons de série débutant en 1967 ou 1968 et de s'assurer une avance notable sur les concurrents éventuels.

Sud-Aviation a déjà d'ailleurs pris des contacts avec la British Aircraft Corporation pour étudier les modalités possibles d'une telle collaboration.

Si, dans le domaine de l'aviation marchande, les transports aériens à moyenne et longue distance par avions à réaction rapides, et plus tard par appareils supersoniques, retiennent à juste titre l'attention de l'opinion, il est un autre domaine promis à un avenir considérable : celui des transports à court et moyenne distance avec avions à décollage court.

Une rapide évolution de la technique permet d'envisager dans ce domaine une nouvelle percée qui permettra de s'affranchir des vastes aéroports, aux pistes de plus en plus longues et onéreuses.

Toutes les nations aéronautiques ont, en ce moment, d'importants programmes d'études dans ce domaine. La France y tient incontestablement un rôle de précurseur, grâce aux études de Bréguet et au soutien qui lui a été donné par les budgets de l'armée, avec une contribution du budget de l'aviation civile.

On connaît l'appareil expérimental Bréguet 940, qui a fait de brillantes démonstrations au Bourget, roulant moins de 100 mètres au décollage et à l'atterrissage.

Le Bréguet 941, avion de 20 tonnes de poids total, 4 à 6 tonnes de charge utile, 400 km/h de vitesse de croisière, est maintenant aux essais en vol. Ces essais donnent des résultats très prometteurs.

L'étude de la version commerciale de cet appareil, le Bréguet 942, a été amorcée l'an dernier. Il convient que cet effort soit poursuivi pour ne pas laisser la construction étrangère bénéficier de nos efforts passés.

Ce domaine est en effet riche de possibilités pour l'avenir à court terme, tant sur le marché intérieur (réseau postal, liaisons métropolitaines intérieures, liaisons européennes) que sur le marché international. Un tel appareil rendrait de signalés services dans tous les pays ayant une infrastructure de transports de surface sous-développée, ou des conditions géographiques difficiles (montagnes, détroits, archipels, etc.).

#### B. — L'équipement des aérodromes et des routes aériennes.

Le chapitre 53-90 concerne les dépenses effectuées en métropole, le chapitre 58-90 les dépenses effectuées hors de la métropole.

La comparaison d'une année sur l'autre des dépenses effectuées au titre du chapitre 58-90 est malaisée dans la mesure où la totalité des crédits concernant des états membres de l'A. S. E. C. N. A. figure maintenant au chapitre 68-90 (participation au développement de l'infrastructure des états membres de l'A. S. E. C. N. A.).

Les préoccupations retenues pour l'établissement du programme 1962 en matière d'infrastructure ont été les suivantes :

##### a) Bases aériennes.

L'objet principal du troisième Plan, dont le budget de 1961 représente le dernier budget d'exécution était d'aménager l'infrastructure aérienne pour faire face à cette véritable révolution technique qu'a constitué le remplacement des avions classiques par des avions à réaction.

Les opérations réalisées jusqu'à présent dans le cadre du troisième plan, ont effectivement permis la mise en service de quadriréacteurs et biréacteurs sur les principaux axes.

Cependant, le troisième Plan n'a permis de mettre en place que les opérations les plus urgentes.

Le quatrième Plan ne prévoit pas, en fait, de diminution de l'effort global d'équipement de 1962 à 1965 : les dépenses effectuées en métropole auront d'ailleurs tendance à s'accroître de façon assez sensible alors que les dépenses hors métropole diminueront légèrement.

C'est dans cette perspective que se situe le projet de budget d'équipement au titre des bases aériennes pour 1962, soit 23.500.000 nouveaux francs pour la métropole et 16.700.000 nouveaux francs pour les aérodromes hors métropole.

Ces travaux s'analysent, dans leurs grandes lignes, comme suit :

##### Métropole.

L'investissement le plus important concerne Marseille, dont le trafic, qui atteint un million de passagers en 1961, exige, en même temps que l'achèvement des travaux d'allongement de la piste à 2.000 mètres, la construction de voies de circulation destinée à remplacer un taxiway en mauvais état ne résistant pas au poids des nouveaux avions.

A Nice (dont la piste vient d'être portée à 2.700 mètres), l'année 1962 doit être consacrée à des aménagements divers indispensables au trafic : piste de secours, balisage, voirie.

Ce sont des aménagements également limités aux besoins les plus urgents qui sont prévus sur certains aérodromes à trafic moyen (Lyon, Ajaccio, Bastia, Beauvais, Nantes, Perpignan, le Touquet, Cherbourg).

Des allongements de piste, réalisés d'ailleurs avec un large concours des collectivités, sont nécessaires à Calais, Tarbes, Ossun, Lourdes, Biarritz et Pau.

L'aérodrome postal de Poitiers et l'aérodrome d'aviation de tourisme de Cannes sont actuellement dotés de bandes (en herbe à Poitiers, en grilles à Cannes) en très mauvais état et de plus en plus dangereuses pour les avions qui les empruntent. Avec la contribution des collectivités locales, il est prévu de doter ces aérodromes de pistes en dur.

##### Hors métropole.

a) Algérie. — Le troisième plan a permis d'exécuter d'importants aménagements à Alger (2<sup>e</sup> piste, aires de stationnement) et à Oran (nouvelle zone civile), mais n'a pas permis d'achever le renforcement de la piste Nord-Sud de Bône. C'est cette opération de renforcement qui constitue l'essentiel des prévisions du budget 1962.

b) Aérodromes des quatre départements d'outre-mer (Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Cayenne, Guillo). — Sur ces aérodromes, l'effort portera surtout, en 1962, sur l'amélioration des installations électriques, nettement insuffisantes. L'allongement à 2.100 mètres de la piste de Fort-de-France, initialement envisagé pour 1962, a été ajourné. Cette opération sera reprise au moment où l'effort d'équipement hôtelier de la Martinique sera en état de porter ses fruits.

c) **Aérodromes des territoires d'outre-mer.** — Il est prévu d'achever les travaux de renforcement de la piste de Djibouti pour les besoins des quadricoptères (travaux dont une première tranche est exécutée en 1961) et de terminer l'équipement en cours du nouvel aérodrome de Tahiti. A Tontouta, on se limitera à différents travaux d'aménagement : dérasement d'un obstacle dangereux, aménagement des installations électriques, aménagement de bâtiments d'installation technique.

b) **Télécommunications et circulation aérienne.**

Il s'agit là de mesures très diverses qu'il serait fastidieux d'énumérer.

Votre rapporteur rappellera seulement que la politique d'équipement des télécommunications pour 1962 se propose essentiellement d'accélérer l'automatisation de l'acheminement des messages dans le service aéronautique. Celle-ci est rendue indispensable du fait de l'augmentation du trafic aérien et de la vitesse toujours accrue des aéronefs qui oblige à réduire les délais d'acheminement.

Par ailleurs, un effort est fait pour mettre sur pied la couverture radar à grande puissance destinée à permettre le contrôle des aéronefs dans l'espace aérien supérieur.

En ce qui concerne l'outre-mer, des différences fondamentales existent entre les besoins en télécommunications en Algérie, Sahara, d'une part, et dans les territoires d'outre-mer et départements d'outre-mer, d'autre part.

En effet, si, en Algérie et dans certaines parties du Sahara, les problèmes sont sensiblement les mêmes qu'en métropole (trafic dense), il n'en est pas de même dans les territoires et départements d'outre-mer, où le caractère insulaire et l'éloignement de la plupart des territoires donnent la primauté aux problèmes posés par les liaisons à grande distance.

III. — L'AIDE A L'AVIATION LEGERE

Si votre rapporteur eût dû présenter dans un chapitre séparé l'analyse des mesures qui, dans ce budget, concernent l'aviation légère, c'est que le Parlement a, à plusieurs reprises, au cours des années précédentes, insisté sur l'intérêt présenté par le développement de l'aviation légère dans notre pays.

Au reste, les crédits consacrés à cette activité sont répartis entre les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital du budget du secrétariat général. Aussi, pour en prendre une vue d'ensemble, est-il nécessaire de présenter une récapitulation à part.

Les crédits intéressant l'aviation légère apparaissent à diverses rubriques :

— au titre III, les crédits qui sont gérés par le service de la formation aéronautique, du trafic aérien et des transports. Il s'agit là des dépenses relatives au fonctionnement des centres aéronautiques ou au personnel moniteur ;

— au titre IV, les subventions inscrites à l'article 2 du chapitre 43-91 « Formation aéronautique et sports aériens » ;

— au titre des dépenses en capital, enfin, au chapitre 66-70 « Subventions pour l'acquisition d'appareils légers » (il s'agit des primes d'achat pour les appareils, et au chapitre 66-71 « Participation à l'aménagement par les collectivités locales d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien ».

Certes, ces dépenses ne constituent pas, à elles seules, la totalité des dépenses consacrées à l'aviation légère. Sur les crédits prévus pour la navigation aérienne ou la météorologie ou même les bases aériennes, une fraction difficile à estimer des dépenses peut lui être affectée.

La détaxation du carburant aérien est également une forme d'aide, mais les dépenses énumérées plus haut constituent la forme la plus spécifique de cette aide et tout particulièrement les diverses subventions prévues aux titres IV et VI.

L'évolution de ces subventions de 1960 à 1962 a été la suivante :

Crédits de subventions à l'aviation légère en 1960, 1961 et 1962.

DESIGNATION	1960		1961		1962	
	A. P.	C. P.	A. P.	C. P.	A. P.	C. P.
(En milliers de nouveaux francs.)						
Chapitre 43-91. — Article 2 : « Formation aéronautique et sports aériens ».....	1.441		1.641		1.756	
Chapitre 66-70. — « Subvention pour l'acquisition d'appareils légers ».....	3.000	3.000	2.500	2.700	2.900	1.750
dont :						
Primes d'achat pour les avions.....	2.400	2.450	2.060	1.700	2.000	1.200
Primes d'achat pour les planeurs.....	500	400	460	700	700	300
Primes d'achat pour les parachutes.....	100	150	100	300	200	200
Chapitre 66-71. — « Aménagement par les collectivités locales d'aérodromes ».....	450	300	450	300	350	350

Il nous est proposé, pour 1962, une légère augmentation des autorisations de programme au titre du chapitre 66-70, mais les crédits de paiement correspondants sont très sensiblement réduits par rapport à l'année précédente. En ce qui concerne les deux autres chapitres, les chiffres de 1962 sont à peu de choses près, identiques à ceux de 1961.

Quelles sont les modalités exactes d'aide de l'Etat à l'aviation légère ? Quels sont les résultats obtenus ? Telles sont les deux questions auxquelles votre rapporteur désire répondre :

A. — Les modalités d'aide de l'Etat.

Il s'agit de subventions destinées à faciliter l'acquisition ou l'utilisation du matériel volant et de primes de vol.

1° Acquisition du matériel.

L'Etat accorde des primes d'achats aux aéroclubs et aux particuliers après avis d'une commission consultative spéciale.

Le taux de ces primes est actuellement :

— en ce qui concerne les avions, de 40 p. 100 du prix d'achat pour les aéroclubs agréés et de 15 p. 100 pour les autres bénéficiaires ;

— pour les parachutes et les planeurs, de 60 p. 100 pour les associations agréées et de 30 p. 100 pour les autres bénéficiaires.

Par ailleurs, des primes forfaitaires peuvent être allouées dans certaines limites pour l'équipement des avions et planeurs.

2° L'entretien du matériel.

L'entretien du matériel volant donne lieu également à l'attribution d'une aide de l'Etat ; cette dernière consiste :

— en ce qui concerne les avions, en une participation financière aux frais de première révision générale, cellule et moteur, effectué dans la période de trois ans qui suit la cession de matériel à l'aéroclub ;

— en ce qui concerne les planeurs, en subventions pour les révisions générales effectuées pendant la période de cinq ans suivant la cession de ce matériel, et dans l'attribution d'une somme fixe par planeur cédé, destinée à compenser, en partie, chaque année, les frais d'assurance engagés par l'aéroclub.

Signalons, en outre, que les aéroclubs et les particuliers, propriétaires d'avions de tourisme, figurent parmi les bénéficiaires des dispositions du décret n° 55-1004 du 11 août 1955, modifié par le décret n° 58-230 du 6 mars 1958, concernant la détaxe de l'essence. Le dégrèvement actuel est de 65 p. 100.

3° Les primes de vol.

Enfin, l'instruction des pilotes est facilitée par l'octroi de primes à l'heure de vol, attribuées aux jeunes gens âgés de moins de 21 ans ou de bourses pour obtenir la qualification d'instructeur dans un centre national, qu'il s'agisse du vol à moteur, du vol à voile ou du parachutisme.

Par ailleurs, une subvention de fonctionnement, calculée en fonction de leur activité générale, est allouée chaque année, aux centres interclubs de vol à voile agréés et aux centres de parachutisme.

Ces modalités d'aide sont intéressantes. Elles ne paraissent pas suffisantes. Tel est le cas de l'aide apportée pour l'acquisition des planeurs. La subvention accordée par l'Etat s'élève actuellement à 60 p. 100 pour les associations agréées, à 30 p. 100 pour les autres bénéficiaires. Un relèvement de ce taux, au moins pour les associations agréées, serait souhaitable. Le développement du vol à voile est, en effet, indispensable dans un pays qui désire affirmer sa vocation aéronautique, et une aide accrue semble nécessaire au moment même où les aéroclubs vont se trouver placés devant le difficile problème du renouvellement de leur parc de planeurs, constitué au lendemain de la guerre.

Par ailleurs, votre rapporteur insiste pour que le remboursement aux aéroclubs du dégrèvement des droits sur le carburant soit effectué rapidement. Le cas a été signalé de remboursements au titre du dernier trimestre 1960 qui n'étaient pas encore mandatés. De tels retards entraînent des difficultés de trésorerie considérable pour les aéroclubs.

#### B. — Les résultats obtenus.

Sans doute, les chiffres qui ont été évoqués plus haut ne sont-ils pas très considérables et ne témoignent-ils pas d'un effort spécialement accru au cours de ces dernières années. L'intervention de l'Etat en ce domaine a toutefois eu le mérite de la continuité et de la stabilité.

Le nombre d'avions légers et de planeurs appartenant à des aéroclubs et à des particuliers, en France, a progressé sensiblement depuis 1956 :

1956 .....	1.592
1957 .....	1.626
1958 .....	1.884
1959 .....	2.032
1960 .....	2.012
1961 .....	2.209

Ces chiffres restent très faibles si on les compare à ceux des Etats-Unis où, fin 1958, plus de 70.000 avions légers étaient en service. Mais la France occupe la première position, et de loin, en Europe ; le nombre des appareils en service en France représente en effet, plus du double des appareils utilisés en Angleterre, qui se place pourtant au second rang, après nous.

C'est là la conséquence d'une politique d'aide maintenue avec persévérance depuis plusieurs années.

#### IV. — LA COMPAGNIE AIR FRANCE

Dans le projet de budget qui nous est présenté pour 1962, la compagnie Air-France apparaît à l'article premier du chapitre 45-81 : « Rémunérations des services d'intérêt général : compagnie nationale Air-France ». Le crédit prévu pour 1962 s'élève à 60 millions de nouveaux francs, soit le même chiffre qu'en 1961.

Votre rapporteur évoquera les relations financières entre l'Etat et la compagnie Air-France, les résultats financiers de cette société, les investissements prévus pour 1962, l'état actuel de la flotte, les participations dans d'autres sociétés.

##### A. — Les relations financières entre l'Etat et la compagnie Air France.

Les modalités des relations financières entre l'Etat et la compagnie Air-France ont peu évolué depuis l'année dernière. Aussi, votre rapporteur reprendra-t-il sur ce point les explications qu'il avait données dans son précédent rapport.

Les relations financières entre l'Etat et la compagnie Air-France sont définies par des contrats particuliers dont le principe a été posé par le décret du 30 septembre 1953, modifiant la loi du 16 juin 1948 portant institution de la compagnie nationale.

Un seul de ces contrats concerne l'objet même d'Air-France : l'exploitation commerciale de lignes aériennes. Il précise les conditions dans lesquelles l'Etat est amené à intervenir pour compenser certaines charges d'intérêt général imposées à la société.

Ce contrat signé le 8 juin 1956 a été modifié le 7 août 1959 par un avenant régissant pour les deux années 1958 et 1959 les rapports financiers entre l'Etat et la compagnie.

Le régime institué par l'avenant du 7 août 1959 a été reconduit pour l'exercice 1960 par un avenant en date du 30 novembre 1960.

Le contrat initial (celui de 1956) prévoyait une couverture à 90 p. 100 par l'Etat du déficit des lignes internationales et en plus lorsque cette couverture à 90 p. 100 était inférieure à 38 millions de nouveaux francs une prime d'intéressement égale à la moitié de la différence entre 38 millions de nouveaux francs et le montant de cette couverture.

A ces modalités quelque peu compliquées, l'avenant du 7 août 1959 a ajouté le complément suivant : lorsque l'application du régime fixé plus haut subvention égale à 90 p. 100 du déficit du secteur international, plus éventuellement la prime d'intéressement) a pour résultat l'apparition d'un solde actif au compte d'exploitation général, les indemnités incombant à l'Etat seront réduites d'une somme égale à la moitié de ce solde.

L'application de cette procédure à l'exercice 1960 conduit à une contribution financière de l'Etat de l'ordre de 55 millions de nouveaux francs.

En ce qui concerne les dispositions à prendre pour 1961 et 1962, des pourparlers sont en cours, mais on peut penser que les principes de base du contrat demeureront inchangés.

Dans ces conditions et compte tenu des prévisions actuellement faites sur le déficit d'exploitation de 1962, il a été jugé raisonnable de prévoir pour 1962 un crédit égal au crédit inscrit au budget de 1961.

##### B. — Les résultats financiers d'Air-France.

###### L'exercice 1960.

Les derniers résultats financiers connus sont ceux de l'exercice 1960 qui se soldent par un excédent de 2,7 millions de nouveaux francs, compte tenu du versement par l'Etat de la participation afférente à l'exploitation des lignes internationales (54.600.000 nouveaux francs).

Le chiffre d'affaires de l'exercice a été de 1.254.217.369 nouveaux francs, en progression de 18,6 p. 100 par rapport au chiffre d'affaires réalisé en 1960. Ce taux d'augmentation, s'il est légèrement plus faible que celui enregistré l'an dernier (21,2 p. 100) est essentiellement dû à l'accroissement du trafic, alors qu'en 1959 les recettes avaient bénéficié d'un important ajustement tarifaire entraîné par la dévaluation monétaire du 29 décembre 1958.

En ce qui concerne les dépenses, celles-ci ont augmenté de façon à peu près parallèle. On notera toutefois l'accroissement particulier des charges suivantes liées à la modernisation de la flotte d'Air-France :

— les frais d'assurances qui passent de 7,9 millions de nouveaux francs en 1959 à 26,2 millions de nouveaux francs en 1960, en raison du coût élevé des primes afférentes aux assurances des appareils à réaction (*Boeing, Caravelle*) ;

— les frais financiers afférents aux emprunts que la compagnie a dû contracter pour acquérir ces appareils qui atteignent 42,4 millions de nouveaux francs contre 23,1 millions de nouveaux francs ;

— l'amortissement du matériel aéronautique (141,1 millions de nouveaux francs en 1960, contre 103,7 millions de nouveaux francs en 1959) : l'amortissement de la flotte moderne va de pair avec l'amortissement accéléré des longs courriers classiques dont la revente ne pourra vraisemblablement pas être assurée dans des conditions aussi satisfaisantes que par le passé.

###### Les exercices 1961 et 1962.

###### Quels seront les résultats de l'exercice 1961 ?

Les prévisions qui avaient été faites en novembre 1960 estimaient pour 1961 à 24,6 millions de nouveaux francs le déficit global et à 27,7 millions de nouveaux francs le déficit sur le secteur international — avant participation de l'Etat — soit des chiffres inférieurs à ceux de 1960.

En fait, l'année 1961 s'annonce comme moins bonne qu'il n'était espéré. Les résultats d'Air France pour les 8 premiers mois de 1961 sont particulièrement significatifs à cet égard comme il ressort du tableau suivant qui établit une comparaison entre les 8 premiers mois de 1961 et les 8 premiers mois de 1960.

## Résultats Air France pour les huit premiers mois de 1960 et 1961.

DESIGNATION	1960 (Huit premiers mois.)	1961 (Huit premiers mois.)	EVOLUTION
			P. 100.
<b>I. — Moyens de la compagnie.</b>			
Effectifs moyens (agents)....	21.928	23.983	+ 9
Sièges kilomètres offerts (en milliers) .....	4.211.760	5.813.705	+ 38
<b>II. — Production de la compagnie.</b>			
Nombre de passagers payants.	2.012.938	2.294.129	+ 14
Trafic kilomètres (en milliers de passagers-kilomètres) ..	2.658.365	3.184.175	+ 20
<b>III. — Rentabilité du transport.</b>			
Coefficient de remplissage nécessaire pour assurer l'équilibre des recettes et des dépenses .....	66 %	58 %	>
Coefficients de remplissages enregistrés :			
Passagers .....	63 %	55 %	>
Tonnage .....	62 %	55 %	>
Couverture des dépenses par les recettes pour la période.	96,66 %	96,70 %	>

Le phénomène important c'est une augmentation du nombre de passagers payant (14 p. 100) très inférieure à l'accroissement du nombre de sièges offerts (+ 38 p. 100).

Une telle situation devait entraîner un accroissement du déficit alors même que le prix de revient du transport du fait de l'introduction de nouveaux appareils à réaction devenait moins élevé qu'auparavant.

Il ressort, en effet, du tableau qui précède que le coefficient de remplissage nécessaire pour assurer l'équilibre des recettes et des dépenses est passé de 66 p. 100 en 1960 à 58 p. 100 en 1961.

Malheureusement, dans le même temps les coefficients de remplissage réels ont eux aussi sensiblement baissé, pour les passagers, de 63 à 55 p. 100, et pour l'ensemble du tonnage transporté, de 62 à 55 p. 100.

De ce fait, la rentabilité du transport, tout en s'améliorant (96,70 p. 100 en 1961 contre 95,66 p. 100 en 1960) se situe encore à un peu plus de 3 points de l'équilibre.

L'année 1961 se traduira donc, pour Air France, par un déficit qui sera vraisemblablement de l'ordre de grandeur du déficit de l'année précédente. En juillet 1961, les prévisions initiales ont fait l'objet d'une mise au point qui tenait compte, d'une part, des modifications apportées en cours d'année au programme d'exploitation de la compagnie et, d'autre part, de la tendance défavorable de la conjoncture politique et économique, qui a affecté le transport aérien, particulièrement sur l'Atlantique Nord à partir d'avril 1961. Ces prévisions se traduiraient par un déficit de l'ordre de 48,7 millions de nouveaux francs pour l'ensemble de l'exploitation d'Air France, le déficit du secteur international proprement dit s'élevant à 54,5 millions de nouveaux francs, ce qui représente environ le double des chiffres prévus lors de la première estimation, faite en novembre 1960.

Pour 1962, en se fondant sur une hypothèse de croissance normale du trafic, on peut estimer que l'exploitation de la compagnie nationale se soldera, avec un chiffre d'affaires de 1.610 millions de nouveaux francs, supérieur de 21 p. 100 à celui de 1961, par un déficit global inférieur à celui de 1961 : 40 millions de nouveaux francs environ, au lieu de 48,7 millions de nouveaux francs, grâce à une augmentation rapide des dépenses.

La situation d'Air France en 1961 n'est pas, en elle-même, exceptionnelle. Si l'on considère le cas des autres compagnies européennes de transports aériens on constate que toutes sont en déficit, pour des montants relativement importants.

La B. O. A. C. s'attend ainsi à enregistrer, pour 1961-1962, un déficit relativement très important, de l'ordre de 10 millions de livres. Les raisons invoquées sont que les augmentations de trafic prévues ne se sont pas réalisées, tandis qu'au même moment, on augmentait les capacités offertes.

En ce qui concerne la Lufthansa, la situation est analogue : un déficit de 39 millions de Deutsch-marks a été annoncé pour 1960. Pour l'exercice 1961, des pertes quatre fois supérieures sont prévues.

Enfin, la S. A. S. estime, pour l'année écoulée, d'octobre 1960 à septembre 1961, à plus de 100 millions de couronnes suédoises soit approximativement 95 millions de nouveaux francs, le déficit prévisible.

Les années 1960 et 1961, d'une manière générale, ont été des années difficiles pour le transport aéronautique. L'augmentation du nombre de passagers n'a pas été, en effet, à la mesure de l'accroissement des places offertes à la suite de l'introduction des appareils long-courrier à réaction sur les grandes lignes internationales. Mais, on ne peut tirer de conclusions définitives à ce propos et la situation peut rapidement se transformer.

## C. — Le programme d'investissements d'Air France.

Le tableau suivant précise le programme d'investissements d'Air France pour 1962, en le comparant au programme de 1961.

## Programme d'investissements d'Air France.

DESIGNATION	PAIEMENT 1961.	PAIEMENT 1962.
	(En millions de NF.)	
Matériel volant.....	141,7	265,6
Investissements au sol exceptionnels...	35,1	39,1
Investissements au sol normaux.....	22	32
Intérêts intercalaires.....	1,9	4
Participations.....	>	19,3
<b>Totaux .....</b>	<b>200,7</b>	<b>360</b>

L'augmentation très sensible de 1961 à 1962 est due principalement à la rubrique « matériel volant ». Le programme d'investissement pour 1961 comportait essentiellement, en dehors du solde à payer sur 3 « Caravelle » commandées en 1960, des acomptes sur la commande de 3 « Boeing » et 6 « Caravelle » livrables en 1962.

Ces acomptes, représentant un tiers environ du prix de l'appareil (sans les rechanges), sont évidemment plus légers que le solde à payer l'année suivante : deux tiers de l'appareil et la totalité des rechanges. C'est le programme de 1962 qui supporte la charge de ces soldes. A ces soldes viennent s'ajouter les acomptes sur la commande de machines livrables en 1963, plus nombreuses et plus chères que les commandes de 1961. En outre le changement du type de moteurs équipant les « Boeing », changement qui permettra d'exploiter les « Boeing » sur des étapes plus longues avec une charge marchande supérieure, entraîne la nécessité de constituer rapidement un stock de rechange payable dès 1962.

L'augmentation constatée en ce qui concerne les investissements au sol normaux est due en majeure partie à la nécessité d'équiper les escales d'Air France en outillages adaptés aux nouveaux appareils acquis ces dernières années. Les investissements au sol exceptionnels tiennent compte, pour une large part, d'une tranche des paiements afférents à l'installation du siège social dans l'ensemble Maine-Montparnasse.

L'importance du programme d'équipement pour 1962 va poser, pour la compagnie nationale, des problèmes difficiles de financement.

A vrai dire, ces problèmes ne sont pas nouveaux. Jusqu'ici, malgré ses efforts d'autofinancement limités par la nécessité de maintenir un fond de roulement minimum, Air France a du recourir largement à l'emprunt pour financer ses programmes d'investissements. Fin 1961, 1.485 millions de nouveaux francs auront été empruntés, sur lesquels 304 millions de nouveaux francs auront été remboursés. Il restera une dette nette de 1.180 millions de nouveaux francs, soit près de douze fois le montant du capital social.

Cet endettement a deux conséquences principales :

— l'amortissement des emprunts (91 millions de nouveaux francs en 1961, et 102 millions de nouveaux francs en 1962) grève de plus en plus lourdement les possibilités d'autofinancement et pèse sur la trésorerie ;

— les charges d'intérêts deviennent très élevées (59 millions de nouveaux francs en 1961 et 65,4 millions de nouveaux francs en 1962).

A vrai dire, va se poser tôt ou tard le problème de l'augmentation du capital social de la compagnie : c'est le seul moyen pour celle-ci, moyen normal d'ailleurs, de se procurer une partie des ressources dont elle a besoin. Cette augmentation de capital

pourrait prendre la forme d'une incorporation d'une partie de la dette à l'égard du fonds de développement économique et social. Cette procédure reviendrait, en somme, à étendre à Air France la procédure de la dotation en capital, qui a été retenue déjà pour d'autres entreprises nationales.

#### D. — La flotte d'Air France.

La situation actuelle du parc aérien d'Air France est la suivante :

— appareils en exploitation au 15 septembre 1961 :	
Being 707 .....	17
Caravelle .....	26
Lockheed 1649 .....	9
Lockheed 1049 .....	17
Lockheed 749 .....	4
Bréguet 763 .....	12
D. C. 4 .....	27
D. C. 3 .....	33
<b>Total .....</b>	<b>145</b>

#### — appareils en commande :

- 3 Boeing 707-328, livrables en février, mars et avril 1962.
- 4 Boeing 320 B, livrables en 1963.
- 6 Caravelle, livrables de février à juillet 1962.

#### — commandes prévues devant être passées prochainement :

- 7 Caravelle livrables en 1963.

#### E. — Les participations d'Air France.

Au 30 octobre 1961, les participations d'Air France dans diverses sociétés étaient les suivantes :

##### Participations d'Air France.

SOCIÉTÉS	CAPITAL DE LA SOCIÉTÉ	T A U X
		de participation d'Air France.
		Pour cent.
Royal Air Maroc.....	10.800.000 NF	25,88
Air Liban .....	3.000.000 LL (1 LL = 1,55 NF)	48,25
Air Viet-Nam.....	18.000.000 de piastres (1 piastre = 0,14 NF)	20,5
Tunis Air .....	6.790.000 NF	49
Royal Air Cambodge.....	200.000 NF	24
Air Laos .....	10.125.000 kips (1 kip = 0,06 NF)	20
Air Inter .....	5.500.000 NF	24,95
Aérotechnique .....	1.500.000 NF	26
Soderaf (cette société a souscrit une participation de 34 p. 100 dans le capital d'Air Afrique).	4.300.000 NF	pas encore définitif
Madair .....	400.000.000 Frs C. F. A.	44
Rélais Aériens .....	2.500.000 NF	49,75
Sita .....	331.529 Frs belges	24

#### V. — LES COMPAGNIES AERIENNES PRIVÉES

Aux côtés d'Air France, les deux compagnies privées françaises importantes que sont les *Transports aériens intercontinentaux* (T. A. I.) et l'*Union aéromaritime des transports* (U. A. T.), poursuivent leur activité avec dynamisme et réussite. L'une et l'autre ont un réseau long courrier sur le secteur international ainsi que sur l'ensemble du secteur africain.

Le mémorandum du 10 août 1959 avait précisé la répartition du trafic en ce dernier domaine entre Air France et U. A. T., U. A. T. et T. A. I., étant, par ailleurs, en la matière, associées.

L'indépendance des pays de l'ex-Communauté a modifié les données de ce problème, et c'est ainsi que les trois compagnies françaises, Air France, T. A. I. et U. A. T. se trouvent réunies actuellement au sein d'Air-Afrique.

Au surplus, l'accord aérien franco-américain passé à la fin d'août 1959, a, entre autres dispositions, permis à la T. A. I. de réaliser, en association avec Air France, sa ligne *Tour du monde*, ceci en complément de sa ligne d'Australie et de Polynésie.

C'est ainsi que, chaque semaine, un appareil fait Paris-Karachi-Saigon-Sydney-Nouméa-Papeete-Honolulu-Los Angeles-Montréal-Paris, et un autre appareil, la même ligne en sens inverse.

Paris-Montréal-Los Angeles est assuré par Air France qui, à cet effet, affrète l'appareil de la T. A. I.

S'agissant d'une période de démarrage, les coefficients de remplissage sont relativement bons et permettent d'espérer une heureuse progression. Par ailleurs, cette ligne favorisera le développement touristique, très net actuellement, de la Polynésie.

Trois autres compagnies seulement dans le monde offrent une possibilité de cette nature. Ainsi la France, une nouvelle fois, a témoigné d'une initiative et d'un esprit d'entreprise dont il est opportun de souligner tout le caractère et la réelle importance.

L'U. A. T., indépendamment de sa participation, comme indiqué précédemment, aux dessertes des territoires d'A. E. F. et d'A. O. F. assure avec régularité et succès la ligne d'Afrique du Sud sur Johannesburg.

Ces deux compagnies, T. A. I. et U. A. T., utilisent des DC 8.

Sans préjuger d'une décision qui n'appartient qu'aux intéressés, il est permis d'indiquer que les dirigeants des deux compagnies envisagent la poursuite d'une action commune, sous un seul et même pavillon.

U. A. T. et T. A. I. témoignent, ainsi, une nouvelle fois, de leur parfaite compréhension du problème aérien qui réclame, tant sur les lignes intérieures, que dans les relations internationales, une indispensable concentration des moyens.

Il convient ici de dire, également, un mot de l'activité d'Air-Algérie. La compagnie générale des transports Air-Algérie a regroupé les activités des compagnies Air-Transport et Air-Algérie sur le secteur méditerranéen. C'est ainsi qu'est née le 1<sup>er</sup> octobre 1950, la C. G. T. A., filiale de la C. G. T. Dès mai 1953, Air-Algérie, après sa fusion avec Air-Transports, entreprit sa propre exploitation entre Alger, Marseille et Paris, ainsi que sur Toulouse, Lyon, Perpignan, Genève. Depuis, la compagnie a étendu son activité à tout le secteur méditerranéen. Sa flotte comprend, entre autres, deux Constellation et trois Caravelle.

#### VI. — LES PROBLÈMES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Ce n'est pas seulement sur le plan des techniques que l'aéronautique civile traverse une période exceptionnelle : c'est également sur le plan de son organisation.

Dans son rapport présenté l'année dernière à propos du budget de 1961, votre rapporteur avait évoqué cinq questions qui se posaient particulièrement à l'époque :

1<sup>o</sup> La mise sur pied d'Air Inter : l'existence de cette société posait le problème même de l'opportunité et de la rentabilité d'une desserte aérienne intérieure de la France ;

2<sup>o</sup> L'organisation à l'échelle européenne de la sécurité aérienne (Eurocontrol) : cette organisation était rendue nécessaire par l'entrée en service d'appareils beaucoup plus rapides et volant à des altitudes très supérieures. Votre rapporteur avait évoqué à ce propos le projet de création d'Eurocontrol ;

3<sup>o</sup> La coordination entre les principales compagnies d'Europe, rendue souhaitable par les progrès techniques de l'aéronautique, par le coût de plus en plus élevé des investissements, par la nécessité de rationaliser et de coordonner l'exploitation des appareils. Dans cette perspective, votre rapporteur avait analysé le projet d'Air Union groupant Air France, Alitalia, la Sabena et la Lufthansa ;

4<sup>o</sup> L'organisation de l'aviation commerciale dans le cadre des pays d'Afrique noire : votre rapporteur avait fait le point des conditions dans lesquelles était envisagée la création d'une société nouvelle chargée de promouvoir le trafic aérien dans ces pays venant d'accéder à l'indépendance ;

5<sup>o</sup> Le problème posé par l'organisation de l'infrastructure aérienne (bases aériennes, service de la navigation et de la météorologie) dans les pays d'Afrique noire et de Madagascar : votre rapporteur avait fait le point des préoccupations qui inspiraient la création de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.).

Au moment où est examiné le projet de budget pour 1962, il convient de voir comment ces problèmes ont évolué depuis l'année dernière.

En ce qui concerne Air Inter, cette société a repris sur des bases nouvelles son activité et les résultats de l'année 1961 semblent relativement satisfaisants.

L'organisation européenne de la sécurité aérienne est entrée dans une phase institutionnelle. Sans doute, Eurocontrol n'assume-t-il pas encore les responsabilités inhérentes au contrôle de la sécurité aérienne, mais les études préliminaires nécessaires sont en voie d'être menées à bien. La participation française à cet organisme passe d'ailleurs de 600.000 nouveaux francs en 1961 à 2.366.814 nouveaux francs en 1962.

Dans le cadre de l'Afrique noire, la société Air Afrique actuellement constituée permet d'harmoniser les intérêts des Etats locaux et des sociétés aériennes qui assurent la desserte de ces pays.

En ce qui concerne enfin l'A. S. E. C. N. A., il y a maintenant un an qu'elle est entrée en fonctionnement. Il est désormais temps de dresser un premier bilan de son activité.

Enfin, les négociations relatives à Air Union sont arrivées à leur terme, et un accord a été conclu entre les sociétés intéressées. Il appartient aux gouvernements de prendre position à ce propos.

Ces différentes questions seront examinées.

#### A. — Air Inter.

Le problème de la desserte aérienne intérieure est à l'ordre du jour depuis un certain nombre d'années. La France peut-elle justifier d'un réseau métropolitain susceptible d'une exploitation normale ?

Air Inter, société au capital réparti entre Air France (25 p. 100), la S. N. C. F. (25 p. 100), la caisse des dépôts et consignations (4 p. 100), T. A. I. (7,25 p. 100), U. A. T. (7,25 p. 100), C. G. T. A. Air Algérie (7 p. 100), la Banque d'Indochine (5,25 p. 100), la Banque de Paris et des Pays-Bas (5,25 p. 100), la Banque Lazard (5,25 p. 100), les Rapides de Lorraine (5 p. 100) et Aigle-Azur (3,65 p. 100), depuis 1958, s'efforce d'en faire la démonstration.

Les débuts furent difficiles et l'exercice 1958 se clôtura après six mois d'activité par un déficit de 3 millions de nouveaux francs.

Le capital social initial de 4 millions de nouveaux francs se trouvait ainsi largement amputé et les ressources de trésorerie étaient ramenées à 1 million de nouveaux francs.

#### 1. — L'année 1960.

Ce n'est qu'en 1960 qu'Air Inter a repris son activité. La société, qui avait dû faire face à ses frais internes durant la période de sommeil ne disposait plus alors que de 0,75 million de nouveaux francs comme masse de manœuvre. Une augmentation du capital social, porté de 4 millions de nouveaux francs à 5,5 millions de nouveaux francs, lui a apporté 1,5 million de nouveaux francs en ressources nouvelles.

Trois principes ont d'ailleurs été posés en 1960 au moment où la société Air Inter a repris son activité. Cette société s'est vu reconnaître par le Gouvernement une vocation particulière à desservir le réseau intérieur métropolitain. Son déficit pour 1960 ne devait pas dépasser 2 millions de nouveaux francs. Enfin, aucune ligne ne devait être ouverte si, préalablement, les collectivités locales intéressées n'avaient pas pris l'engagement de couvrir au moins 50 p. 100 du déficit d'exploitation.

En 1960, au début de la reprise de son activité, Air Inter a exploité uniquement Paris—Toulouse, plus quelques lignes saisonnières.

En novembre, s'y est ajouté Paris—Pau, Air Inter reprenant le contrat passé auparavant par Air Nautic, puis fin décembre, ce fut Lille—Lyon—Nice, et enfin Paris—Brest; tous deux quotidiens, ce dernier avec transit par Lorient, un jour sur deux.

1960 fut une année difficile pour Air Inter. La société s'est trouvée, notamment en ce qui concerne Paris—Pau, liée par convention onéreuse, laissant à sa charge une très large part du déficit de cette ligne : pour 1960, 250.000 nouveaux francs environ soit 40 p. 100 du déficit.

Si l'on ajoute à ces pertes d'exploitation, les frais de fonctionnement soit 300.000 nouveaux francs, le bilan de 1960 est peu favorable.

En fin 1960, les ressources d'Air Inter étaient de l'ordre de 1.700.000 nouveaux francs.

#### 2. — L'année 1961.

En 1961, on assiste à la création de nouvelles dessertes : en mars : Paris—Toulouse avec prolongement jusqu'à Perpignan — Paris—Lyon avec correspondance sur Nice ; en avril : Nantes—Lyon (deux fois par semaine) et Nantes—Marseille (deux fois par semaine) ; en octobre 1961 : Paris—Clermont—Nîmes, avec desserte de Perpignan par cette ligne, afin d'alléger Paris—Toulouse.

Durant cette même année, furent ouvertes les lignes saisonnières : Paris—Tarbes (Lourdes), Paris—Biarritz, Paris—la Baule, Paris—Dinard—Quimper.

En août, un essai fut fait sur Biarritz—Tarbes—Nîmes.

Durant ces semaines d'été, Air Inter s'est efforcé de délester les lignes d'affaires au bénéfice des lignes touristiques. Les services sont assurés par affrètement à Air France de Constellation, T. A. T. de DC6, de DC4 et de DC3, et à Air Nautic de Vikings.

Les conditions de l'affrètement ont été les suivantes :

— 1.850 nouveaux francs de l'heure pour Constellation et DC6, 1.000 nouveaux francs de l'heure pour DC4 et 750 nouveaux francs pour DC3.

Ces tarifs ne comprenaient pas les frais de toucher (aide au sol), et sont à majorer de 25 p. 100 pour connaître le prix de revient réel afin de tenir compte de la propagande et des frais généraux.

L'ouverture de la ligne est subordonnée à la signature d'une convention entre Air Inter et les collectivités intéressées : ville, chambre de commerce.

Sur le plan financier, ces conventions prévoient en général une prise en charge par la société de 10 à 30 p. 100 du déficit, avec taux dégressifs.

Le kilomètre avion est vendu 0,25 NF, c'est-à-dire 1,6 fois le prix du kilomètre en première classe de chemin de fer.

Quelle sera la situation d'Air Inter au 31 décembre 1961 ?

Le déficit global d'exploitation prévu sur l'ensemble des lignes est de 2.600.000 nouveaux francs et la part de ce déficit incombant à Air Inter sera de 500.000 nouveaux francs. Les disponibilités de trésorerie seront ainsi ramenées de 1.700.000 nouveaux francs au début de 1961 à 1.200.000 nouveaux francs au 31 décembre prochain.

Toutefois, un correctif s'impose. D'un accord conclu en 1955 avec Air France, il résulte que lorsqu'une ligne Air Inter se confond avec une ligne internationale, les gains afférents à cette ligne sont partagés par moitié avec Air Inter. C'est le cas de Paris-Nice.

Air Inter dispose de ce fait d'une recette de 300.000 nouveaux francs.

Il faut ajouter qu'une disposition exceptionnelle, qui actuellement ne joue plus, a permis à Air Inter de bénéficier d'un versement de 250.000 nouveaux francs effectué par Royal Air Maroc, pour participation, à concurrence de 50 p. 100, aux recettes réalisées par cette compagnie du fait de la prise en charge de passagers, sur le parcours Toulouse-Paris et Paris-Toulouse, lors de la relation Casablanca-Paris et retour.

En conclusion, à la faveur de ces deux opérations l'exercice 1961 se termine de façon relativement satisfaisante.

#### 3. — Les perspectives d'avenir.

Sans doute, seuls de grands axes, tel Paris-Lyon, connaissent-ils actuellement une exploitation bénéficiaire. Il n'en demeure pas moins certain que l'effort entreprise pour étendre la desserte intérieure doit être poursuivi.

Les objectifs à atteindre se définissent d'eux-mêmes : rapidité et simplification des relations intérieures. L'effort est à faire sur les grands axes certes, mais aussi et peut-être surtout sur les transversales, ligne d'affaires auxquelles s'ajoutent nécessairement les lignes saisonnières, celles qui existent, celles qui seront à créer. En 1962, la France se doit d'avoir un réseau intérieur aérien au moins égal à celui des pays voisins aux territoires nationaux souvent moins vastes.

Il faut également qu'Air Inter dispose de moyens suffisants pour faire face à sa mission.

L'an dernier, nous déplorions qu'Air Inter ne soit que compagnie d'affrètement. Nous estimions plus avantageux le recours à l'exploitation directe. Air Inter affirme son intention d'agir en ce sens.

Son conseil a décidé l'acquisition de 5 Viscount appartenant à Air France qui seront cédés, après révision, au prix de 100 millions l'un environ au lieu de 500 millions neuf.

Air Inter aura à préciser son organisation interne, et à procéder aux recrutements nécessaires de personnel (dix équipages sont prévus).

Les investissements nécessaires, du fait de cette nouvelle politique, représenteront 10 millions de nouveaux francs, sur lesquels une partie sera financée, semble-t-il par prêts du F. D. E. S.

Le capital social serait porté par ailleurs de 5.500.000 nouveaux francs à 8 millions de nouveaux francs.

Les prévisions financières font apparaître que, malgré les charges afférentes aux emprunts, et il faut le dire, les prix extrêmement bas auxquels sont actuellement loués à Air Inter les différents appareils, les prix de revient de l'heure de vol ne seront pas majorés de façon appréciable dans le régime de l'exploitation directe qui, par ailleurs, permet une souplesse de gestion plus grande.

Il reste le problème des collectivités et de leur participation au déficit d'exploitation des lignes. Afin d'alléger leurs charges, le ministère des travaux publics avait envisagé l'octroi d'une subvention de 2 millions de nouveaux francs. Cette suggestion n'a pas été retenue par le Gouvernement.

Votre rapporteur pense qu'au moment où se précise l'opportunité de poursuivre l'organisation d'une desserte aérienne intérieure, le Gouvernement ne peut demeurer insensible à la

situation faite en la matière aux collectivités intéressées et devrait convenir d'une intervention financière permettant à Air Inter d'assurer les dessertes prévues, tout en libérant les villes et les chambres de commerce de charges aussi lourdes que discutables.

Mais, il faudrait éviter une politique anarchique et n'admettre la création que de lignes répondant à des besoins réels, sans craindre d'ailleurs sur ces lignes, de prévoir une fréquence accrue des services.

Enfin, Air Inter pourra être le moyen d'utiliser un certain nombre d'appareils de fabrication française, tels que le Breguet 941, le Potez 840, le Fokker F. 27, particulièrement adaptés aux nécessités de la desserte intérieure.

#### B. — L'organisation à l'échelle européenne : Eurocontrol.

Un des caractères dominants des liaisons aériennes est de s'affranchir des frontières tant naturelles que politiques.

L'uniformisation des règlements applicables en vol, la normalisation des moyens de contrôle et de navigation sont la conséquence nécessaire de cet état de fait. Elles impliquent, en une certaine mesure, l'internationalisation de l'infrastructure aérienne. Cette internationalisation est particulièrement nécessaire dans le cas de l'Europe où la densité du trafic est élevée et où les frontières nationales ne sont plus à la mesure des performances réalisées par les appareils à réaction.

Conscients de ces évolutions, certains Etats européens ont décidé de mettre sur pied une organisation commune. Les études entreprises dès le début de 1959 se sont conclues par la signature le 12 décembre 1960, à Bruxelles, d'une convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) entre les représentants de l'Allemagne fédérale, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas et du Royaume-Uni.

La mission de cet organisme est d'assurer le contrôle de l'espace aérien aux altitudes où évoluent les appareils à réaction. Ceci implique la création de régions de contrôle plus vastes que les régions de contrôle actuelles, dont les dimensions sont de l'ordre de celles de la France.

La mission d'Eurocontrol sera également de promouvoir une politique commune à l'échelon européen en ce qui concerne les équipements techniques.

En attendant la ratification de cette convention par les Parlements des pays participants, a été créée la société Eurocontrol, composée de personnalités des six pays intéressés.

Ce n'est qu'après la ratification de la convention qu'une organisation plus puissante sera mise sur pied.

Le budget de l'association pour 1961 a été fixé à 2.250.000 nouveaux francs. Le montant de la contribution annuelle est fixé pour chaque pays en proportion de l'importance de son produit national brut. La contribution française s'est élevée ainsi à 629.110 nouveaux francs.

Les activités de l'association au cours de l'année 1961 sont restées du domaine des études : par exemple, statistiques de la circulation aérienne dans l'espace supérieur, étude de l'organisation de l'espace aérien et des services nécessaires pour satisfaire les besoins, aides à la navigation, etc.

Le budget pour 1962 de l'organisme s'élèvera à 8.464.820 nouveaux francs. La quote-part de la France sera de 2.366.814 nouveaux francs.

En 1962, l'association poursuivra la définition d'un programme d'organisation de la sécurité aérienne. Elle envisage également de procéder, dès 1962, au recrutement d'experts et à la mise en place d'une unité expérimentale de contrôle de la navigation aérienne.

La structure d'Eurocontrol pour les années prochaines devrait être la suivante :

- une direction générale ;
- des centres de contrôles : il est possible que trois centres soient nécessaires pour assurer le contrôle de l'espace supérieur des pays membres. Une décision définitive n'est pas encore prise à cet égard. A ces centres de contrôle seront rattachées les stations radar, où le personnel Eurocontrol sera chargé d'assurer la coordination avec les autorités militaires locales, les stations radar étant indifféremment civiles ou militaires dans la période de démarrage ;
- un centre d'expérimentation européen pour la navigation aérienne. Ce centre traitera des études et recherches faites sur un plan collectif concernant principalement l'espace supérieur (automatisation du contrôle, systèmes nouveaux de communication ou de navigation...).

#### C. — La coordination entre les compagnies européennes : Air Union.

L'intérêt même d'une coordination entre les compagnies aériennes d'Europe occidentale est évident : ces compagnies ne sont plus à la mesure des investissements considérables qu'exige l'acquisition des appareils à réaction modernes. Elles n'ont pas, non plus, les dimensions qui permettent l'utilisation optimum de ce matériel. Si elles ne décident pas d'agir en commun, elles risquent d'être surclassées rapidement par les grandes sociétés américaines dont les moyens sont supérieurs aux leurs.

Les compagnies Air France, Lufthansa, Alitalia et Sabena ne pouvaient être étrangères à de telles préoccupations.

Des négociations engagées depuis près de trois ans ont abouti à un accord, les négociations ayant évolué en 1961 de la façon suivante :

1° Les compagnies intéressées ont mis au point les détails de leurs arrangements notamment sur le plan financier ; elles ont également revu certains éléments de leurs accords qui n'étaient plus adaptés à l'évolution récente de leur activité.

2° Les changements intervenus sur le plan politique et économique dans la situation de l'Afrique ont également amené les compagnies et les autorités aéronautiques des quatre pays d'Air Union à repenser certains éléments de l'affaire. Il s'agit en particulier de déterminer plus précisément le champ d'application d'Air Union et de décider dans quelle mesure et selon quelles modalités certaines parties de l'exploitation de la S. A. B. E. N. A. ou des compagnies françaises sur le continent africain doivent être comprises dans les trafics « non apportés » ou au contraire incluses dans l'activité d'Air Union.

3° Sur le plan intérieur français comme d'ailleurs dans chacun des trois autres pays d'Air Union, les gouvernements doivent examiner les incidences politiques et économiques d'une telle entente et décider si la création d'Air Union leur paraît conforme aux intérêts nationaux ; s'ils en jugent ainsi, les négociations, qui n'avaient réuni jusqu'à présent que des représentants des compagnies aériennes ou des administrations aéronautiques, devront être tenues à l'échelon gouvernemental.

#### D. — L'organisation des transports aériens dans le cadre de l'Afrique noire : Air Afrique.

L'organisation des transports aériens intéressant les pays africains de langue française, fondée sur la coexistence étroitement réglementée par les pouvoirs publics, de la compagnie nationale Air-France et des compagnies privées U. A. T. et T. A. I., a dû être repensée pour tenir compte de l'accession de ces pays à l'indépendance.

C'est dans cette perspective que la compagnie nationale et les compagnies privées ont créé, à parts égales, en 1960, une filiale commune, dénommée Air-Afrique chargée d'apporter, aux Etats africains d'expression française qui en feraient la demande, le concours des transporteurs aériens français.

Ces Etats, conscients de l'intérêt que ce concours présentait pour eux ont vite compris que leur désir, fondé sur des considérations politiques, de posséder chacun une compagnie nationale, était difficilement compatible avec la recherche de l'efficacité économique qui exige une concentration des moyens disponibles aux mains d'un instrument unique développant son activité sur une aire géographique suffisamment vaste.

Ce sont ces deux idées : coopération avec les compagnies françaises, association multinationale, qui ont servi de fondement à la création, par onze Etats africains (1) signataires d'un traité conclu à Yaoundé le 28 mars 1961, d'une société de transport aérien qui leur est commune et qui constitue l'instrument choisi par chacun d'eux pour l'exploitation de ses droits de trafic. Cette société a pris le nom d'Air-Afrique et son capital a été fixé à 500 millions de francs C. F. A.

Son capital est réparti à raison de 66 p. 100 aux Etats, soit 6 p. 100 pour chacun d'eux et 34 p. 100 à l'ancienne Air-Afrique, société française, étant entendu que la participation de cette dernière ne pourra descendre en aucun cas en dessous de ce pourcentage, même en cas d'adhésion de nouveaux Etats.

La société Air-Afrique exploite d'ores et déjà, sous ses couleurs, au moyen de 12 Douglas DC-4 mis à sa disposition par les compagnies françaises, le réseau des lignes intra-africaines antérieurement exploité par ces compagnies. Elle étend progressivement son exploitation à des liaisons extérieures à l'Afrique noire.

Il convient d'ajouter que, peu de temps avant la constitution d'Air Afrique, la République malgache avait décidé de créer une compagnie nationale dénommée « Madaera ».

(1) Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Haute-Volta, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad.

**E. — L'organisation de l'infrastructure aérienne dans le cadre de l'Afrique noire et de Madagascar: l'A.S.E.C.N.A.**

Il y a maintenant un an que l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar est entrée en fonctionnement. En effet, c'est au 1<sup>er</sup> octobre 1960 que l'agence, créée le 12 décembre 1959 par la convention de Saint-Louis, a pris la relève des services de sécurité aérienne exploités jusqu'alors dans la Communauté par le secrétariat général à l'aviation civile.

La création de l'agence répondait au souci de préserver l'unité d'exploitation des services de sécurité aérienne assurés par la France, sur une base territoriale plus large que celle des Etats aujourd'hui indépendants. Ces derniers l'ont compris en signant la convention.

En effet, en exécution de l'article 2, la gestion des aérodromes d'intérêt général fréquentés par les avions long-courriers, des aides à la navigation aérienne en route et du réseau de télécommunications aéronautiques, ainsi que la prévision météorologique des vols, a été confiée à l'agence. En outre, en exécution des articles 10 et 12 de la convention, les Etats adhérents ont confié à l'agence, par des contrats particuliers, le soin de gérer les aérodromes secondaires et l'ensemble du réseau d'observation météorologique, ainsi que l'entretien de l'infrastructure aéronautique (pistes, aires de stationnement, aérogares).

Cette unité de gestion s'est trouvée renforcée par l'adhésion du Cameroun à la convention de Saint-Louis qui est devenue effective le 5 janvier 1961. A ce titre, la gestion des aérodromes de Douala et Garoua s'est trouvée confiée à l'agence. Un contrat particulier a couvert, par la suite, les activités aéronautiques secondaires comme dans les autres Etats.

Depuis l'éclatement de la Fédération du Mali, la République du Mali se considère comme ne faisant plus partie de l'agence, mais, en fait, cette manifestation d'intention n'a entraîné aucune conséquence sur le plan technique puisque, à la demande du Mali, et avec la participation financière de cet Etat, l'agence continue d'assurer la sécurité aérienne du Mali. Elle a même vu récemment ses attributions s'étendre dans ce domaine à la suite du retrait de l'armée de l'air française qui exploitait notamment les services de circulation aérienne sur les aérodromes de Bamako et Gao.

Il est à noter enfin que la République française a confié par contrat à l'agence, pour l'année 1961, le soin de continuer à réaliser les opérations d'équipement intéressant l'aviation civile en Afrique et à Madagascar qui sont financées sur le budget français en exécution du troisième plan quadriennal.

Par conséquent, la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar repose totalement sur l'agence qui assume l'ensemble des tâches correspondantes dans une unité de gestion élargie.

Les modifications ainsi intervenues et qui ont eu toutes pour effet de renforcer la position de l'agence en Afrique et à Madagascar ont eu leur incidence sur le plan financier. Cette incidence sera examinée successivement en ce qui concerne le budget de fonctionnement et le budget d'équipement.

**I. — BUDGET DE FONCTIONNEMENT**

*L'exercice 1961.*

En ce qui concerne les activités couvertes par l'article 2 de la convention, le budget de l'agence pour l'exercice 1961 a dû être rectifié pour tenir compte, d'une part, de l'adhésion du Cameroun, d'autre part, du fait que l'agence continue de réaliser les opérations d'équipement dans le cadre des programmes antérieurement arrêtés par la République française et que les services liquidateurs, maintenus en place à cet effet, ont été absorbés par elle. A cet égard, il convient de rappeler que ces programmes d'équipement correspondent à la mise en service des avions à réaction tant en ce qui concerne l'infrastructure des aérodromes (allongement et renforcement des pistes) que les aides à la navigation aérienne en route (achèvement du réseau V. O. R.).

Pour cette double raison, des ajustements d'effectifs ont été nécessaires: ils se traduisent au total par la prise en compte par l'agence de 54 agents d'encadrement supplémentaires, compte tenu des mouvements affectant certains personnels qui retournent dans leur administration d'origine.

De cette façon, le budget de l'agence pour 1961 passera de 48.127.163 nouveaux francs (a) à 52.982.187 nouveaux francs.

(a) La part financée primitivement par la République française s'élevait à 42.445.370 nouveaux francs.

Le financement des dépenses correspondantes sera assuré à raison de:

— 2.305.000 nouveaux francs, soit 4,3 p. 100, par les recettes propres de l'agence perçues sur les usagers;

— 5.041.793 nouveaux francs, soit 9,6 p. 100 au titre de la participation des Etats africains;

— 45 635.394 nouveaux francs, soit 86,1 p. 100 représentant la contribution de la République française aux dépenses de l'agence.

Il convient de souligner également que l'adhésion du Cameroun à l'agence n'a entraîné aucune charge supplémentaire pour le budget de la République française, le principe ayant été posé que les participations antérieures de la République française et du Cameroun seraient maintenues au niveau prévu pour l'exercice 1961, le surplus de dépenses étant couvert par la création de redevances perçues sur les usagers et notamment redevances d'atterrissage.

En ce qui concerne les activités couvertes par les contrats particuliers signés en application de l'article 10 de la convention, la charge totale supportée par la République française atteindra 7.016.553 nouveaux francs, y compris un complément de ressources de 2.448.000 nouveaux francs qui a été voté dans le collectif du mois de juillet dernier.

Cette participation de la République française est rigoureusement égale à celle des Etats, bien que l'article 19, 2<sup>o</sup> du cahier des charges annexé à la convention ait prévu que la participation de la République française pouvait être supérieure à cette proportion. Le surplus des dépenses est couvert par des recettes propres à l'agence et prélevés sur les usagers.

*L'exercice 1962.*

Le budget de l'exercice 1962 doit passer en ce qui concerne les dépenses de l'article 2 de 52.982.187 nouveaux francs à 61.897.767 nouveaux francs. Il est donc en augmentation de 16,8 p. 100 par rapport à cette année. Néanmoins, cette augmentation sera sans incidence sur la contribution à verser par la République française puisque le supplément de dépenses correspondantes sera couvert, d'une part, par une majoration de 15 p. 100 de la participation des Etats qui passera de 5.041.793 nouveaux francs à 6.218.997 nouveaux francs, d'autre part, par la création de ressources nouvelles propres à l'agence prélevées sur les usagers de ses services.

Le financement des dépenses correspondantes sera ainsi assuré:

— 8.892.405 nouveaux francs, soit 14,4 p. 100 par les recettes propres à l'agence perçues sur les usagers;

— 6.218.997 nouveaux francs, soit 10 p. 100 au titre de la participation des Etats africains;

— 46.786.365 nouveaux francs, soit 75,6 p. 100 représentant la contribution de la République française aux dépenses de l'agence.

Le rapprochement des chiffres de 1961 et de 1962 fait apparaître une augmentation en valeur absolue de la contribution de la République française et une diminution en valeur relative par rapport au total des dépenses de l'agence. Il convient de rappeler que cette augmentation en valeur absolue résulte, d'une part, de la prise en compte des dépenses au Cameroun en année pleine et, d'autre part, du transfert dans le chapitre des subventions à l'A. S. E. C. N. A. d'une dépense de 450.000 nouveaux francs représentant les crédits affectés aux achats des pièces de rechange qui, durant l'année 1961, ont continué d'être directement à la charge du budget du S. G. A. C.

En ce qui concerne la participation de la République française à la couverture des dépenses des contrats particuliers signés par les Etats au titre de l'article 10 de la convention, celle-ci devrait être maintenue en 1962 au même niveau qu'en 1961, soit 7.016.553 nouveaux francs.

En effet, il a été demandé aux Etats, par dérogation aux dispositions de l'article 19, 2<sup>o</sup> du cahier des charges annexé à la convention, de prendre à leur charge le supplément de dépenses correspondant à l'exécution de ces contrats. Des négociations à ce sujet se poursuivent.

Cet effort accru des Etats africains et de la participation des usagers marque la volonté d'orienter l'agence vers un financement autonome et de décharger à terme le budget de la République française. A cet égard, il est particulièrement intéressant de signaler que les Etats africains et malgache versent régulièrement leur contribution, et à l'heure actuelle, tous sont à jour de leur participation pour l'exercice 1961.

## II. — BUDGET D'ÉQUIPEMENT

Le projet de budget de 1962 prévoit la création d'un chapitre 68-90 doté en autorisations de programme de 28.600.000 nouveaux francs et en crédits de paiement de 15.730.000 nouveaux francs pour 1962 et 12.870.000 nouveaux francs pour 1963.

Les inscriptions budgétaires ainsi demandées correspondent à la poursuite du programme d'équipement des aéroports pour les rendre aptes à recevoir des quadricoptères et des routes aériennes pour assurer leur sécurité en vol (V. O. R. notamment) ainsi qu'à la modernisation du réseau de télécommunications (généralisation de l'emploi du radio-télétype), dans le cadre des programmes établis par l'O. A. C. I. pour la région africaine.

L'exécution de ces opérations fera l'objet d'accords particuliers à passer avec chacun des Etats intéressés pour les travaux à exécuter sur son territoire. Telle est la raison pour laquelle il est apparu préférable de ne pas faire apparaître dans le budget français le détail des opérations que l'agence proposera d'exécuter à chacun d'eux conformément aux programmes arrêtés antérieurement à la création de l'agence.

En conclusion, il importe de souligner l'effort entrepris par l'agence dans le sens de l'autonomie de sa gestion en faisant participer de manière accrue les usagers aux dépenses de fonctionnement des services de sécurité aérienne. A ce propos, il convient de signaler que la moitié de cet effort sera supporté par les compagnies aériennes étrangères qui sillonnent le ciel de l'Afrique et qui utilisent les aérodromes exploités par l'agence.

S'il n'a pas été possible de présenter une participation de la République française en diminution malgré cet effort et l'augmentation des contributions demandées aux Etats africains et malgache, la raison tient essentiellement au fait que la politique d'africanisation des cadres qui se poursuit activement au sein de l'École nationale de l'aviation civile et de l'École nationale de la météorologie, entraîne, dans l'immédiat, un surcroît de charges, puisqu'il n'est pas possible de remplacer immédiatement les techniciens européens par des techniciens africains. Une période d'adaptation avec travail en double est nécessaire. Passé cette période, quand la relève par du personnel africain sera effective, les dépenses de l'agence diminueront et, corrélativement, la participation de la République française devra diminuer.

*Les perspectives du transport aérien mondial.*

Le transport aérien occupe une place chaque jour plus grande dans la vie des peuples. Non seulement, il représente, par son confort, sa rapidité, un moyen de liaison particulièrement adapté aux exigences de la vie moderne, mais il répond également aux besoins profonds de rapprochement d'un monde en transformation constante.

Il est tout à la fois un moyen et une volonté, une certitude et une espérance. Son évolution pose, en tous domaines, des problèmes de grande diversité et constitue une source permanente de préoccupations et de recherches.

Nous disions, l'an dernier, que l'opération des Jets avait transformé le transport aérien et bouleversé les plans financiers les plus sérieusement établis. Nous ajoutons qu'il était opportun de marquer le pas et d'éviter d'envisager trop rapidement l'utilisation commerciale du supersonique. A défaut de cette sagesse, le transport aérien connaîtrait de sérieuses difficultés.

Actuellement, l'ensemble des liaisons internationales, ainsi qu'un certain nombre de liaisons internes dans divers pays, sont assurées par des Jets. Le public considère déjà comme dépassé, voire rétrograde, l'emploi des appareils à pistons.

L'acquisition des Jets par les compagnies représente, pour celles-ci, des efforts financiers considérables rendus d'autant plus sensibles que la cession des appareils à pistons s'effectue difficilement et à des prix relativement bas.

Faisant face à cette double charge, et luttant sur des marchés rendus moins faciles du fait de l'augmentation considérable des capacités offertes par les nouveaux appareils, beaucoup de compagnies ont été ou seront contraintes à prendre des mesures importantes, indispensables à la poursuite de leur activité.

Le transport aérien, en sa forme présente, et plus encore, en son aspect de demain, est un moyen de transport à l'échelle du monde.

C'est dans cette perspective qu'il doit être conçu et aménagé, sur le plan économique, commercial et technique. Dans trois ans, peut-être avant, des appareils offrant 200 places et plus, relieront New York à Paris, en trois heures environ. Quelle que soit, à cette époque, la vulgarisation du transport aérien, le remplissage de tels appareils ne sera pas facile et à défaut d'une organisation commune et d'une nécessaire concentration des moyens, la situation des diverses compagnies risquera de devenir très critique.

De tout cela, les responsables intéressés doivent prendre conscience et éviter toute hardiesse spéculative qui témoigne bien souvent d'un regrettable esprit individualiste.

Le problème des matériels, et ses incidences économiques et financières, sont certes d'une importance fondamentale; celui des personnels est, lui aussi, essentiel.

Il faut convenir de la technicité des tâches de ces personnels, de ses responsabilités et en tirer les conséquences qui s'imposent sur l'organisation des carrières et sur les moyens techniques à mettre en œuvre.

Il n'y a pas d'évocation possible des perspectives du transport aérien, sans que soient déterminés la nature et le caractère des nouvelles clientèles qui viendront à l'avion.

Pour remplir les nouveaux appareils il faut rechercher, prospecter une clientèle complémentaire, autre que la clientèle traditionnelle, constituée notamment par les hommes d'affaires, les diplomates et les hauts fonctionnaires.

Or, il apparaît que le tourisme bénéficie davantage de la compréhension des gouvernants au moment même où il intéresse des couches sociales de plus en plus nombreuses de tous les pays. Chacun rêve d'horizons nouveaux et aspire à découvrir le monde. Il appartient aux compagnies de mettre celui-ci à la portée du plus grand nombre.

Le transport aérien paraît cher, est-il dit parfois. Non seulement ce n'est pas exact, mais il est même certain que les tarifs actuels pourraient être favorablement aménagés à la faveur de l'augmentation du trafic.

Une action concertée du transport aérien et de l'hôtellerie ouvrirait pour l'une et pour l'autre de ces activités des perspectives particulièrement intéressantes.

C'est une telle association dans l'effort qui permettra l'organisation dans le monde d'un transport aérien capable de poursuivre valablement et sans heurts pour le plus grand profit de tous sa mission de rapprochement entre les peuples.

**Examen en commission.**

Au cours de sa réunion du 21 octobre 1961, votre commission des finances a examiné le budget du secrétariat général de l'aviation civile.

MM. Ebrard et Neuwirth ont fait observer que les activités des sports aériens relèvent du service de l'aviation aéronautique du travail aérien et des transports et sont, à bien des égards, également du ressort du haut commissariat à la jeunesse et aux sports. Ils ont souhaité que la collaboration déjà instituée entre ces deux services se poursuive et même se renforce à l'avenir.

En ce qui concerne la société Air-Inter et la desserte intérieure métropolitaine assurée par cette compagnie, plusieurs membres de la commission ont estimé que, compte tenu des difficultés financières de l'exploitation en cours, il serait souhaitable qu'Air-Inter n'envisage pas, pour l'instant du moins, l'acquisition d'appareils. Ils jugent qu'il est préférable, en effet, de continuer à recourir à la formule de l'affrètement.

M. Clermontel a souhaité que la desserte intérieure organisée par Air-Inter fasse une large place aux lignes transversales. La commission a, en son unanimité, manifesté le désir que les charges qui, en l'occurrence, incombent aux collectivités locales, départementales et aux chambres de commerce, soient allégées.

M. Ebrard a regretté enfin, qu'au chapitre 53-90 relatif à l'équipement des aéroports et routes aériennes en métropole, les crédits de paiement concernant les bases aériennes soient indiqués pour l'ensemble des opérations nouvelles inscrites au programme et non détaillées par opération.

Sous réserve de ces observations, votre commission des finances vous propose l'adoption du projet de budget du commissariat général à l'aviation civile.

**Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances, du lundi 6 novembre 1961 ainsi que les rapports et avis annexés.**

1<sup>re</sup> séance: page 3735. — 2<sup>e</sup> séance: page 3767. — Rapports et avis: page 3810.

**PRIX : 1 NF**