

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1962-1963

COMPTE RENDU INTEGRAL — 25^e SEANCE3^e Séance du Mercredi 16 Janvier 1963.

SOMMAIRE

1. — Fixation de l'ordre du jour (p. 933).
2. — Loi de finances pour 1963 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 933).
Articles 12 à 29 et états B et C (suite).
Travaux publics et transports (suite).
II. — Aviation civile.
MM. Anthonioz, rapporteur spécial; Duperier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.
MM. Davoust, Cermolacce, Charret.
MM. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports; le rapporteur spécial.
Etat B.
Titre III. — Adoption de la réduction de crédit proposée.
Titre IV.
M. le ministre des travaux publics et des transports.
Adoption des crédits du titre IV.
Etat C. — Adoption des crédits des titres V et VI.
Renvoi de la suite du débat budgétaire.
3. — Dépôt d'avis (p. 945).
4. — Ordre du jour (p. 945).

PRESIDENCE DE Mme JACQUELINE THOME-PATENOTRE,
vice-présidente.

La séance est ouverte à vingt et une heures et demie.
Mme la présidente. La séance est ouverte.

— 1 —

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Après réunion de la conférence des présidents, l'ordre du jour des séances de la session extraordinaire que l'Assemblée tiendra jusqu'au vendredi 8 février inclus est ainsi fixé :

Ce soir : aviation civile, ce débat devant être poursuivi jusqu'à son terme.

Demain jeudi 17 janvier, matin à 10 heures, après-midi jusqu'à 18 heures, et soir à 21 heures : charges communes ; intérieur ; ces débats devant être poursuivis jusqu'à leur terme.

Vendredi 18 janvier, matin, après-midi et soir : affaires culturelles, services financiers, Imprimerie nationale, éducation nationale.

Samedi 19 janvier, matin et éventuellement après-midi : fin de l'éducation nationale.

Lundi 21 janvier, après-midi et soir : justice, coopération ; ces débats devant être poursuivis jusqu'à leur terme.

Algérie, Sahara, ces deux budgets faisant l'objet d'un débat commun.

Mardi 22 janvier, matin, après-midi et soir : Algérie, Sahara, D. O. M., T. O. M. ; ces trois débats devant être poursuivis jusqu'à leur terme.

Budget des anciens combattants.

Mercredi 23 janvier, matin, après-midi et soir : fin du budget des anciens combattants ; crédits militaires.

Jeudi 24 janvier, matin : fin des crédits militaires.

Après-midi, jusqu'à dix-huit heures, et soir, à vingt et une heures : affaires étrangères, ce débat devant être poursuivi jusqu'à son terme.

Vendredi 25 janvier, matin, après-midi et soir : énergie atomique ; plan et aménagement du territoire ; comptes spéciaux du Trésor.

Articles et ensemble de la loi de finances.

Mardi 5 février, mercredi 6, jeudi 7 et vendredi 8 février, après-midi : projet intéressant l'approbation d'un accord monétaire avec les gouvernements Ouest-africains ;

Projet sur les travaux d'équipement rural, notamment en matière d'hydraulique ;

Deuxième lecture du projet de loi portant réforme de l'enregistrement, du timbre et de la fiscalité immobilière ;

Deuxième lecture de la proposition de loi relative à l'adoption et à la légitimation adoptive.

Enfin, le troisième tour de scrutin pour l'élection de douze juges titulaires à la haute cour de justice et éventuellement le scrutin pour l'élection de six juges suppléants a été fixé au mardi 22 janvier, après-midi, dans les salles voisines de la salle des séances.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1963 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie) (n^o 22, 25).

[Articles 12 à 29 (suite).]

Mme la présidente. Nous abordons la discussion des crédits de la section II du ministère des travaux publics et des transports :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — Aviation civile.

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.
(Mesures nouvelles.)

« Titre III : — 7.374.119 francs ;
« Titre IV : + 29.117.239 francs. »

ETAT C

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'Etat :

« Autorisation de programme, 310.870.000 francs ;
« Crédit de paiement, 136.360.000 francs. »

Titre VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat :

« Autorisation de programme, 34.130.000 francs ;
« Crédit de paiement 19.730.000 francs. »

Ce débat a été ainsi organisé :

Gouvernement, 35 minutes ;
Commissions, 40 minutes ;
Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 35 minutes ;
Groupe socialiste, 10 minutes ;
Groupe du centre démocratique, 10 minutes ;
Groupe communiste, 5 minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes ;
Groupe des républicains indépendants, 5 minutes ;
Isolés, 5 minutes.

La parole est à M. Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, des trois fascicules budgétaires relatifs au ministère des travaux publics et des transports celui qui concerne l'aviation civile a enregistré, au cours des dernières années, la progression de crédits la plus sensible.

La masse budgétaire est en effet passée de 370 millions de nouveaux francs en 1958 à 736 millions de francs pour le présent budget.

En cinq années donc, le budget de l'aviation civile aura doublé.

Il est vrai que l'accroissement des dotations du secrétariat général s'est fait à un rythme inégal : beaucoup plus rapide de 1958 à 1961, beaucoup plus lent en 1962 et 1963.

La raison de cette stabilisation relative doit être recherchée dans le fait que le gros effort d'équipement et de recrutement rendu nécessaire par l'équipement de nos lignes aériennes a eu lieu au cours du III^e plan. Depuis 1962, il semble qu'on soit parvenu à une sorte de régime de croisière dans le respect néanmoins — il faut le noter — des conclusions du IV^e plan qui se trouvent ainsi parfaitement justifiées.

Votre rapporteur s'est efforcé, dans son rapport établi au nom de la commission des finances, d'analyser de manière aussi complète que possible les différents articles de ce budget.

Vous m'autoriserez à ne pas reprendre à cette tribune l'ensemble de nos développements et à évoquer simplement quelques-uns des problèmes principaux du transport aérien français, européen et mondial.

Le budget de 1963 répond à deux préoccupations essentielles, l'évolution technique, l'évolution politique.

Les problèmes que pose l'évolution technique sont d'autant plus sensibles qu'ils rejoignent les incidences et les fluctuations de l'évolution politique et sont transformés par elle. Cette évolution nous a conduits à créer des instruments. C'est chose faite maintenant mais nous n'avons pas adapté nos structures internes.

L'administration a vieilli. Le secrétariat général à l'aviation civile — S. G. A. C. C. — comptait, il y a dix ans, 10.500 personnes ; actuellement, il en compte à peine 40 de plus. D'aucuns diront que notre espace est restreint et que nous avons perdu des territoires. C'est inexact car en faveur des anciens territoires nationaux nous avons consenti l'assistance technique.

Deux problèmes se posent : créer des structures adaptées, combattre le vieillissement par la mise en place d'un personnel qualifié dont les intérêts seront garantis par un statut propre.

A cet effet, il est bon de souligner qu'il n'est ni juste ni équitable d'assimiler les agents des divers services de l'aéronautique à ceux des services des ponts et chaussées. Il n'y a pas de commune mesure entre l'évolution technique des ponts et chaussées, forcément limitée, et l'évolution constante de la technique aéronautique où les intéressés sont amenés tous les cinq ou six ans à réapprendre leur métier.

L'organigramme du S. G. A. C. C. est le même qu'en 1958, avec ses directions traditionnelles, dont certaines ne correspondent pas exactement à leur véritable mission. C'est ainsi que l'on pourrait transférer les services des télécommunications de la navigation aérienne et de la météorologie dans une direction autonome des télécommunications.

L'assistance technique s'est développée d'une façon telle qu'elle justifie à elle seule une direction.

Pour faire face à toutes ces tâches, les personnels, quels que soient leur qualification et leur grade, doivent trouver leur juste place et un statut correspondant au caractère particulier de leur activité et de leur responsabilité.

En ce point de mon exposé, je voudrais me faire l'écho de l'amertume des personnels techniciens de la navigation aérienne et de la météorologie à la suite de la non-application de la décision gouvernementale relative à la bonification de dix-huit mois d'ancienneté accordée aux personnels de la catégorie B du ministère des finances et des postes et télécommunications.

J'attire à nouveau l'attention bienveillante du Gouvernement sur la situation des personnels sous contrat. Leur longue présence, les charges et les responsabilités qu'ils assument devraient justifier leur titularisation dans les cadres normaux de l'administration.

Deuxième remarque concernant le titre III :

Au chapitre 31-11 apparaissent des réductions de crédits consécutives au transfert de certains agents du secrétariat général à l'aviation civile à l'organisation de gestion de la sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara — O. G. S. A. Nous retrouverons d'ailleurs les crédits correspondants au chapitre 41-92 nouveau. La même remarque s'impose pour des transferts de même nature entre le S. G. A. C. C. et l'A. S. E. C. N. A.

A relever l'augmentation sensible des crédits du chapitre 34-81 affectés à la formation du personnel navigant.

Le contrat Air France fait l'objet d'une augmentation de 2 millions de francs, alors que la formation de base assurée par le S. G. A. C. C. avec l'E. N. A. C. et Saint-Yan reçoit un crédit complémentaire de 600.000 F.

Au titre IV apparaît, dans la première partie, chapitre 41-91, la réduction de la participation française à l'agence de sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar — 2.600.000 F. Il est bon de souligner cette réduction, non seulement parce qu'elle est sensible, mais parce qu'elle témoigne surtout des interventions chaque année plus fortes des Etats membres.

Le chapitre 41-92 nouveau concerne l'O. G. S. A., l'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara, qui est à ces territoires ce que l'A. S. E. C. N. A. est aux territoires d'Afrique noire. Cet organisme a été créé par le décret du 21 février 1962.

L'O. G. S. A., établissement public, a pour mission essentielle : d'abord, en matière de sécurité de la navigation aérienne, de construire, d'équiper, d'entretenir et d'exploiter des installations de navigation aérienne et de météorologie concourant à la sécurité ; ensuite, en matière de gestion d'installations aéronautiques, de construire, d'équiper, d'entretenir et de gérer les installations aéroportuaires dont l'exploitation commerciale n'a pas été concédée ; d'assurer, en dernier lieu, la formation des personnels des Etats où s'exerce sa mission.

Dans le cadre des interventions publiques se situent trois chapitres importants : l'aéroport de Paris, Air France et Air Inter.

Je rappellerai l'essentiel de la situation de l'aéroport de Paris au regard des programmes d'investissement et des crédits de fonctionnement.

Pour 1963, Orly recevra 75.387.000 F en matière de crédits d'investissement et le Bourget 12.689.000 F

Les projets essentiels prévus pour Orly sont la mise en construction d'une quatrième piste, la construction d'ouvrages d'assainissement, l'exécution des travaux de terrassement et le commencement de travaux de bétonnage. Enfin, il convient de noter la construction de bâtiments de servitude pour les compagnies aériennes et diverses opérations concernant l'aménagement et l'équipement électrique et téléphonique et le réseau de distribution de chaleur.

Les travaux d'équipement du Bourget, poursuivis à une cadence plus faible, comportent essentiellement, d'une part, la réalisation d'une première tranche des extensions des aires de stationnement au Sud de l'aérogare et l'agrandissement des aires de trafic devant l'aérogare ; d'autre part, l'achèvement du programme d'amélioration des installations terminales de passagers et de fret.

La situation financière de l'aéroport de Paris vous est présentée d'une façon détaillée dans notre rapport. Nous n'y reviendrons donc pas, si ce n'est pour signaler que le Gouvernement a cru devoir, cette année, limiter la subvention, non point à 35 millions de francs comme cela ressort de l'exposé comptable, mais à 30 millions de francs.

Il est bon d'ajouter — et c'est là, je crois, l'un des points essentiels que nous devons souligner à l'attention de M. le minis-

tre des travaux publics — qu'il serait, à notre avis, souhaitable que l'aéroport de Paris, établissement public, quels que soient l'importance et le caractère de ses investissements, puisse, dans un proche avenir, sinon assurer son propre équilibre financier, tout au moins s'en rapprocher par des efforts complémentaires et nouveaux. C'est à ce titre que votre commission des finances insiste particulièrement sur la nécessité de relever certains taux des redevances d'aéroport afin d'éviter, dans les années à venir, que ne se soit par trop augmentée la subvention de l'Etat.

S'agissant de notre compagnie nationale Air France, nous avons cru devoir également, en raison de la très grande place qu'elle prend dans le transport aérien métropolitain et international, mais aussi et surtout pour la large part qu'elle occupe dans l'économie de notre pays, procéder à un très long développement sur lequel je ne reviendrai certes pas à cette tribune. Je voudrais simplement évoquer en quelques mots les difficultés de la situation financière d'Air France sur le plan des résultats de l'exploitation.

Celle-ci a évolué incontestablement d'une façon défavorable par rapport aux prévisions. L'état indicatif des prévisions de recettes et de dépenses pour 1962, ajustées au 1^{er} mars dernier, laissait escompter, pour l'ensemble de l'année, un déficit de 51.251.000 francs, correspondant à un taux de rentabilité un peu supérieur à 97 p. 100.

Or, depuis cette époque, la situation s'est avérée plus défavorable. Au 31 décembre, le déficit était estimé, pour dix mois, à 83.760.000 francs, la couverture des dépenses par les recettes n'atteignant que 83,44 p. 100.

Quelles sont les causes de cette situation ?

Il importe tout d'abord de remarquer qu'étant donné le volume du chiffre d'affaires, des variations modérées en pourcentage ont des incidences importantes sur les résultats en valeur absolue. C'est ainsi qu'au 31 octobre, le total des dépenses de la compagnie se situant au niveau de la prévision, celui des recettes était inférieur à celle-ci de 4 p. 100 seulement. Par rapport aux dix premiers mois de 1961, les dépenses totales pour la période correspondante de 1962 ont augmenté de 11 p. 100 alors que les recettes s'accroissaient de 8 p. 100.

La faiblesse relative du taux d'augmentation des recettes a deux composantes.

Premièrement, le coefficient de chargement, deuxièmement, la recette unitaire depuis la généralisation de la mise en service des appareils à réaction. Air France n'a pu, en raison de l'excès d'offres qui en est résulté dans le monde, conserver l'avantage qu'il a su acquérir par rapport aux autres compagnies quant au coefficient de remplissage. Dans l'ensemble, ce coefficient reste, par rapport à la moyenne mondiale actuelle, très correct, mais n'est pas suffisant pour compenser la baisse de la recette unitaire du transport. Or, celle-ci — et c'est là un phénomène général pour toutes les compagnies — est très marquée. Cette baisse est due essentiellement au développement des transports collectifs à tarif réduit par rapport aux transports individuels à tarif normal.

Du côté des dépenses et malgré les avantages des appareils à réaction sur le plan technique et sur celui du prix de revient, les coûts de production subissent lourdement l'influence de la hausse des composantes liées à notre économie nationale.

En bref, la hausse de la productivité de l'entreprise n'a pu compenser celle des coûts de production. Compte tenu que les avantages économiques de la dévaluation monétaire de fin 1958 tendent à être absorbés ; qu'Air France a normalement perdu, au fur et à mesure que s'équipaient les autres compagnies, l'avance due à sa modernisation ; que ses prix de vente, dans la mesure où leur fixation dépendait de décisions nationales, n'ont pas été ajustés à un niveau adéquat ; que, pour l'essentiel, la politique tarifaire internationale a conduit plutôt à une baisse dont on a constaté les effets ; et qu'en outre les charges financières d'intérêts ont crû de 19 p. 100 par rapport à 1961, la situation financière actuelle ne paraît donc pas anormale.

Il convient d'ajouter l'incidence non mesurable, mais importante, des perturbations dues à l'affaire algérienne, sous ses divers aspects, qu'il s'agisse des conséquences directes — réduction des bénéfices prévus — de l'impact indirect des troubles apportés à l'exécution du programme des liaisons moyen-courriers, ou même de l'influence générale sur le trafic international à destination de la France.

Enfin, les deux accidents de quadriréacteurs survenus en juin ont eu des répercussions marquées non seulement sur le déroulement matériel du programme d'exploitation, mais aussi sur la position commerciale de la compagnie qui, bien que d'autres accidents affectant des appareils de types différents soient survenus depuis lors à d'autres transporteurs, paraît bien devoir en souffrir pendant plusieurs mois encore.

La direction d'Air France s'est efforcée d'agir sur tous les éléments sur lesquels elle pouvait avoir une action.

*

Un plan d'économies très strict a été établi — nous pouvons l'attester — qui doit permettre de ramener le déficit en 1963 dans des limites plus strictes, à savoir 72 millions de francs.

Nous avons ici le devoir d'être particulièrement objectifs et de dire que le crédit de 60 millions de francs inscrit au présent budget ne sera certainement pas suffisant et que nous serons appelés cette année, comme ce fut malheureusement le cas en 1962, à procéder à certains rajustements. Il est bon d'en prendre note dès aujourd'hui en constatant que la faute en incombe non pas à la gestion d'Air France, mais à des circonstances économiques particulières.

La troisième préoccupation de la commission au sujet des interventions publiques concerne Air Inter.

C'est somme toute tout le problème de la desserte métropolitaine aérienne qui se pose, et je crois devoir rappeler, monsieur le ministre, que c'est l'un de ceux qui ont retenu le plus vivement l'attention de la commission des finances.

Il est pour le moins singulier qu'en 1963 un pays comme la France, étant donné ses possibilités et ses besoins, ne dispose pas encore d'une desserte aérienne intérieure à l'image de ce qui existe dans de nombreux pays de moindre importance. C'est là une des faiblesses de notre organisation et, s'il convient d'en prendre acte, il faut multiplier les efforts pour aider au développement d'Air Inter.

Nous connaissons les vicissitudes et les difficultés de cette compagnie, et votre serviteur a déjà eu l'occasion, depuis de nombreuses années, de formuler à cette tribune certaines réserves.

Au moment où la mission d'Air Inter s'affirme, il importe, pour permettre à cette compagnie de faire face à ses obligations et de remplir sa mission, de lui en donner les moyens.

Ces moyens sont d'ordre financier et matériel, ce qui revient au même, mais ils sont aussi d'ordre psychologique. Il faudrait, une fois pour toutes, admettre la nécessité d'une compagnie nationale dont la constitution de capital ne créerait point de difficultés à l'accomplissement de sa mission.

On a trop souvent tendance à le rappeler, mais je crains que ce ne soit vrai, l'intervention dans le capital d'Air Inter de transporteurs qui n'ont pas toujours intérêt à ce que le transport aérien conserve toutes ses chances compromet parfois l'initiative à laquelle nous restons attachés.

Je sais, monsieur le ministre, combien vous vous préoccupez de cette question et je suis certain que vous voudrez bien nous aider à la résoudre en dotant notre pays d'un réseau de desserte aérienne métropolitaine à la hauteur de ses besoins. Et Dieu sait s'ils sont nombreux ! Il n'est que d'entendre les propos de nos amis, quels que soit leur appartenance géographique et les secteurs économiques qu'ils représentent, pour se convaincre de la gravité de notre retard dans ce domaine.

Le problème d'Air Inter se pose donc, monsieur le ministre, sous un aspect nouveau qui est l'intervention financière de l'Etat. Votre prédécesseur et vous-même avez bien voulu concrétiser cette intervention, d'abord dans le collectif en inscrivant un crédit de 2 millions de francs pour Air Inter, puis dans la loi de finances pour 1963 avec l'inscription d'un autre crédit de même importance. Avec cette subvention de 4 millions de francs, Air Inter s'engagera dans sa mission en dépit des nombreuses difficultés qui subsistent. Mais il lui faudra encore solliciter des subventions des collectivités locales, départementales et communales, et des chambres de commerce. Sans vouloir jouer les mauvais prophètes, je crains que vous ne soyez, monsieur le ministre, alerté de plusieurs points du territoire, par des organisations diverses qui ne manqueront pas d'insister sur la nécessité d'un effort urgent en faveur d'Air Inter.

La compagnie Air Inter utilisait depuis sa création des avions affrétés. Depuis l'an dernier, elle essaie de se constituer une flotte. Elle possède actuellement cinq Vickers et en attend deux autres. Mais cela ne suffit pas et le problème de la constitution de cette flotte reste presque entier. Il importe donc de choisir entre plusieurs formules. Celle qui fut proposée par les responsables d'Air Inter ne me paraît pas opportune. Il ne saurait être question d'utiliser des appareils de grande capacité et apparemment rentable n'assurant que quelques liaisons par semaine. Un tel transport aérien doit se caractériser par sa souplesse, sa facilité et sa fréquence, là est son succès.

Ainsi se pose la question du choix des appareils qui constitueront la flotte d'Air Inter. La commission des finances préconise l'utilisation d'appareils de moyenne capacité 24-28 places, d'exploitation facile et moins onéreuse, permettant de larges fréquences.

A cet effet, pourraient être retenus des appareils type Super-Broussard MH 262 ou Potez 840, dont l'exploitation serait satisfaisante du point de vue de la rentabilité et de la souplesse dans le trafic, et qui deviendraient aisément de véritables autobus aériens.

Cette solution s'impose d'autant plus qu'il importe, dans ce domaine, de supprimer les formalités regrettables et décourageantes pour les utilisateurs, pour qui prendre l'avion est devenu une véritable expédition, alors que tout naturellement, comme c'est le cas dans de nombreux pays, même pour des lignes internationales, la facilité d'accès à l'autobus devrait s'appliquer à l'avion.

C'est dans cette perspective que doivent être organisés nos transports aériens. Une telle réforme répond aux aspirations générales et aux préoccupations de ceux qui assument une responsabilité dans l'économie de notre pays.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que, sur ce point comme sur tous autres, vous nous apporterez des apaisements, voire des engagements.

S'agissant des dépenses en capital, il convient surtout de mettre en évidence l'effort que traduisent les crédits inscrits au chapitre 53-24 pour la modernisation de la Caravelle, la mise au point du Super-Broussard et la poursuite des études d'un appareil supersonique.

Nous avons déjà dit tout le bien que nous pensions de la Caravelle, l'orgueil que nous éprouvons devant une réalisation due aux ingénieurs, aux techniciens et aux ouvriers français et dont le succès depuis des années s'affirme en France et dans tous les pays du monde.

Des améliorations sont continuellement apportées à cet appareil qui, de modèle en modèle, se modernise sans cesse. Les essais entrepris concernant l'atterrissage « zéro-zéro » de Caravelle sont des plus satisfaisants et ne pourront qu'augmenter les chances de vente de l'avion. Mais le rythme actuel de production n'est pas sans nous rendre quelque peu inquiets pour l'avenir, la série de deux cents appareils devant être achevée normalement à la fin de 1964.

Il faut donc louer les créateurs de la Caravelle. Si, bien souvent, des propos défaitistes ont été tenus au sujet de l'opération, il est incontestable que celle-ci, dont je ne puis aujourd'hui évaluer exactement la rentabilité, sera bénéfique pour notre pays, qui en tirera des profits indirects et directs, Caravelle pouvant être considérée comme l'ambassadrice permanente de la technique française à travers le monde.

Mais, je le répète, un problème demeure angoissant : de quoi demain sera-t-il fait ?

D'aucuns nous reprocheront peut-être d'avoir trop tôt abandonné la construction de Caravelle pour s'orienter vers le supersonique. Votre appréciation sur ce point tout particulier nous serait vraiment très précieuse, monsieur le ministre.

On sait qu'au-delà du programme de Caravelle et indépendamment des améliorations successives prévues et apportées à cet appareil, certaines initiatives tendaient à la création d'un type d'avion qui eût été l'intermédiaire entre la Caravelle actuelle et le supersonique.

Les études et la réalisation du supersonique sont, certes, très intéressantes, voire passionnantes — j'en dirai d'ailleurs quelques mots tout à l'heure — mais elles font l'objet d'un accord franco-britannique, et, quelle que soit la part de la France dans cette affaire — elle doit être *fifty-fifty* — il est incontestable que, pour l'essentiel, l'intervention de l'industrie française nous échappe.

Il eût donc été souhaitable d'envisager la construction d'un autre appareil, qui aurait succédé à Caravelle en attendant la réalisation du supersonique. Nos plans de charge pour les années à venir en eussent été facilités.

Vous connaissez mieux que moi, monsieur le ministre, la nature et l'importance de l'accord passé avec la Grande-Bretagne. Je me réjouis certes d'un tel accord qui, sur les plans technique et financier, ne doit pas soulever de difficultés. J'espère que, conformément aux prévisions, le prototype volera en 1966 et que le supersonique pourra être utilisé en 1970.

Mais ce n'est là qu'un aspect du problème. Il est bien évident qu'au moment même où Anglais et Français réaliseront le supersonique, d'autres auront procédé aux mêmes études et aux mêmes réalisations. Il restera à savoir quel sera l'état de la compétition lorsque, en 1970, les appareils seront livrables et commercialisables. Si, à ce moment-là, nous n'avions pas avec cet appareil la réussite commerciale attendue, peut-être pourrions-nous regretter d'avoir laissé subsister ce hiatus entre Caravelle et le supersonique et nous interroger sur l'avenir de l'industrie aéronautique française en matière de réalisations.

C'est là une méditation que je vous livre tout en étant pour ma part incapable d'y répondre. Mais c'est un problème que nous pourrions, dans quarante-huit heures, prendre en relais lors de la discussion du budget de la défense nationale, quand il s'agira d'étudier le plan de charge des constructions aéronautiques. Je crois que l'une et l'autre question devraient être liées, car il faut penser à ce que doit être l'avenir de tout ce personnel, de tous les techniciens, de tous les ingénieurs et des investissements considérables qui ne doivent pas avoir été consentis en vain.

Je veux évoquer plus spécialement le problème de l'avion supersonique. Dans ce domaine également nous avons été longtemps hésitants. Je remercie le rapporteur pour avis, M. Dupérier, que vous entendrez tout à l'heure et qui a repris dans son rapport, mais sur un plan plus spécialement technique, les particularités de l'appareil à l'étude. Il reste à souhaiter que nous puissions dès cette première année de l'accord passé, trouver, dans cette collaboration franco-anglaise, sous les formes que vous connaissez, toutes les satisfactions et le respect des intérêts nationaux, comme le prévoient les dispositions du contrat.

Un chapitre mérite particulièrement de retenir l'attention. C'est le chapitre 58-90, qui concerne l'amélioration de l'infrastructure sur les aérodromes situés hors de la métropole.

Au chapitre 66-70 sont posés tous les problèmes de l'aviation sportive et légère. L'aviation légère et sportive est soumise à une évolution accélérée, à la fois sur le plan quantitatif et sur le plan qualitatif.

La mission essentielle de la petite aviation consiste à participer à la formation de la jeunesse. Les sports aériens, notamment le vol à voile et le parachutisme, constituent pour les jeunes une activité qui les attire.

Il ne saurait être question de prétendre faire des sports aériens des sports de masse au même titre que le football, le rugby ou l'athlétisme, en raison des moyens techniques nécessaires à leur pratique. Toutefois, par les qualités morales qu'ils sont de nature à développer, ils constituent un moyen d'action important à la disposition des éducateurs pour former l'encaînement de la jeunesse.

C'est pourquoi l'action des services de la formation aéronautique est essentiellement orientée vers la formation de la jeunesse dans le cadre d'une étroite coopération avec le ministère de l'éducation nationale et avec le haut-commissariat à la jeunesse et aux sports. Dès maintenant, des résultats positifs sont enregistrés pour l'enseignement aéronautique dans les établissements scolaires aussi bien du premier que du second degré.

En ce qui concerne la pratique des sports aériens, un effort important doit être accompli dans le domaine de l'équipement et des primes pour le brevet des jeunes de moins de vingt et un ans si l'on veut être en mesure de faire face à la forte poussée démographique. Il ne s'agit en l'occurrence que de participations, le principe de base consistant à faire prendre en charge par les intéressés eux-mêmes une partie de leur formation.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, on ne peut que regretter que le projet de budget 1963 n'ait pas prévu l'augmentation du montant de la prime d'achat pour le planeur biplace école destiné à la formation des jeunes et que les primes accordées pour les brevets de vol à voile et de vol à moteur obtenus par les jeunes de moins de vingt et un ans n'aient pas été revalorisées depuis 1955, alors que le prix de revient de la formation a augmenté régulièrement chaque année.

En ce qui concerne l'aide à l'infrastructure pour les aérodromes édifiés ou aménagés par les collectivités régionales et locales, ou les associations de sports aériens, les subventions accordées par l'Etat sont insuffisantes puisqu'elles sont limitées à 100.000 francs et à 30 p. 100 du montant total des travaux, alors que, pour les autres sports, la construction des stades ou des piscines peut être subventionnée à concurrence de 50 p. 100 sans autre limitation.

En conclusion, nous souhaitons que le Gouvernement prenne conscience de l'intérêt que présentent les sports aériens pour la formation de la jeunesse et qu'une action d'envergure soit menée sans tarder afin que les éducateurs aient rapidement à leur disposition les moyens indispensables.

Avant de quitter le chapitre de l'aviation sportive et légère, je rappelle tout l'intérêt qu'elle présente aussi pour la circulation et l'économie touristique du pays. Incontestablement il y a là un phénomène d'utilisation extrêmement intéressant et je souhaite que dans un prochain budget, si ce n'est dans un prochain collectif, monsieur le ministre, nous trouvions trace de cette intention et de cette préoccupation qui, j'en suis certain, sont également les vôtres, et que notamment vous vouliez bien vous associer à notre initiative de création de stations air-route dans le souci de développer la circulation aérienne et de favoriser le tourisme et l'économie.

Aviation sportive, aviation éducative, aviation touristique mais aussi aviation d'affaires, tels sont les objectifs que peut atteindre l'aviation sportive et légère.

Au terme de cette rapide analyse budgétaire, il incombe à votre rapporteur d'exprimer son sentiment sur l'organisation du transport aérien.

L'aviation commerciale, avec l'avènement des appareils à réaction, est entré dans une phase nouvelle.

Ces dernières années ont été marquées par des progrès de plus en plus nets de la coopération nécessaire dans tous les

domaines : création des instruments propres à l'expansion du transport aérien franco-africain ; Eurocontrol, c'est-à-dire, l'organisation commune de la sécurité de la navigation aérienne pour les pays d'Europe occidentale ; Air Union, qui groupe les transports aériens d'Allemagne, de Belgique, d'Italie et de France. Tout cela détermine une volonté d'organisation européenne dictée par les impératifs économiques et sociaux.

A l'A. S. E. C. N. A. et à Air Afrique s'ajoute l'O. G. S. A., organisation qui complète la structure technique administrative et commerciale du transport aérien franco-africain et franco-malgache.

Il nous appartient maintenant d'utiliser et d'animer au mieux cet ensemble, dans un esprit de loyale et constante collaboration avec nos partenaires. Cela implique sur le plan intérieur la recherche permanente de l'équilibre entre les deux groupes principaux du transport aérien français, Air France d'une part et U. A. T.-T. A. I. d'autre part. La réalisation d'Air Union et le développement d'Air Afrique seront l'occasion dans leur mise en place définitive de justifier cette préoccupation.

Je voudrais évoquer rapidement l'un et l'autre de ces problèmes et dire en ce qui concerne Air Union, tout l'intérêt que présente ce projet et combien nous nous félicitons qu'il soit actuellement sur le plan national en voie de réalisation. Il est souhaitable que la convention établie par le Gouvernement le 12 octobre 1962 puisse recevoir l'agrément de nos partenaires tant en ce qui concerne la forme que la répartition.

Le projet d'Air Union vise essentiellement à établir l'exploitation commune des trafics internationaux des pays membres, exception faite de certains trafics réservés — tels que le trafic africain pour la France — sur la base d'un programme et d'une politique commerciale unifiée. Ce programme sera exécuté par chaque compagnie, conformément à des règles de partage fixées une fois pour toutes.

Partant des situations actuelles ces règles doivent aboutir progressivement à l'application de quotas définitifs qui se présentent actuellement de la façon suivante : compagnies françaises 34 p. 100 ; Lufthansa 30 p. 100 ; Alitalia 10 p. 100 ; Sabena 10 p. 100.

Cet accord, par contre, ne concerne en rien la politique des équipements qui reste propre à chacune des compagnies.

Je pense qu'en l'état actuel des choses il est prématuré de procéder à un plus long développement à ce sujet et je vous laisse le soin, monsieur le ministre, de nous faire tout à l'heure le point exact de ce problème.

Il appartient toutefois à votre rapporteur de dire, au nom de la commission des finances, combien celle-ci demeure préoccupée par la réalisation d'Air Union et par le respect dans cette initiative des parts qui reviennent aux transports aériens français, ainsi que par le souci de rechercher un équilibre qui doit exister entre les deux grands groupements de transport aérien en France à savoir Air France et le groupe U. A. T.-T. A. I.

Ce problème va d'ailleurs se poser sous un aspect peut-être plus caractérisé dans la perspective nouvelle d'Air-Afrique. Cette société, créée le 28 mars 1961 avec l'aide d'Air France et de U. A. T.-T. A. I. connaît actuellement les développements prévus lors de sa création. C'est ainsi que va se poser très rapidement le double problème du partage en matière de transports aériens et de l'assistance technique.

Je crois devoir rappeler à l'Assemblée que, dès 1964 en ce qui concerne les Etats d'Afrique Noire et dès 1965 en ce qui concerne Madagascar, la position initialement prévue sera atteinte, à savoir que la moitié du trafic sera assurée par Air-Afrique, l'autre moitié étant à la charge des compagnies françaises et devant être réparties entre Air France, U. A. T.-T. A. I. Il s'agit là d'un problème de répartition laissé certes à l'initiative et à l'appréciation des intéressés en accord avec le Gouvernement.

Le seul souhait que nous pouvons exprimer est que cette répartition soit faite dans l'esprit dont j'ai parlé tout à l'heure car nous pensons que c'est là l'une des conditions essentielles à l'équilibre économique et social du transport aérien français.

En conclusion de ces rapides considérations d'ensemble, je voudrais, monsieur le ministre, exprimer la position de la commission des finances sur les points suivants :

Premièrement, au moment où se pose avec acuité le problème de la sécurité, au terme d'une année qui fut douloureuse pour les ailes françaises, nous souhaiterions connaître les mesures envisagées pour réduire au minimum les risques de telles catastrophes, et notamment en vue de répondre aux besoins si particuliers de la navigation aérienne à l'approche de l'ère du supersonique.

Deuxièmement, la commission unanime s'est prononcée en faveur d'une desserte aérienne métropolitaine à la hauteur de

nos besoins. Quelle sera l'action du Gouvernement en ce domaine ? Quelle sera sa politique, celle-là même qu'il indiquera à Air Inter ?

Troisièmement, la commission serait heureuse d'apprendre que sera augmentée l'aide en faveur des collectivités locales et des associations sportives, en vue d'aider à l'aménagement et à l'amélioration des plates-formes et aérodromes secondaires.

Quatrièmement, enfin, la commission des finances et l'Assemblée entière, j'en suis certain, connaîtront avec grand intérêt les précisions qu'il vous sera possible d'apporter, monsieur le ministre, quant à la réalisation d'Air Union et sur les perspectives d'Air Afrique.

En vous remerciant par avance, le rapporteur, au nom de la commission, propose à l'Assemblée l'adoption du présent budget de l'aviation civile. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Duperier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Léon Duperier, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, compte tenu des délais réduits qui ont été accordés cette année à la commission de la production et des échanges pour établir son rapport et après la consciencieuse analyse de M. Anthoz, au nom de la commission des finances, il ne me semble convenable de faire état à cette tribune que de principes essentiels.

Je tiens néanmoins à faire toutes réserves sur les divergences qui pourraient être relevées ultérieurement entre le présent budget et les conclusions auxquelles votre commission serait susceptible de parvenir l'an prochain, au terme de sa première année de travail.

Le projet de budget de l'aviation civile qui vous est soumis pour 1963 s'élève, en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 423.379.268 F, en augmentation de 34.617.471 F sur le budget de 1962, mais avec seulement 21.700.000 F de mesures nouvelles, soit 5,4 p. 100 des services votés.

Les dépenses en capital se montent à 312.850.000 F contre 283.964.000 F en 1962.

Toute importante qu'elle soit, cette augmentation de crédits est encore modeste si on la compare aux efforts des pays étrangers. Il faut d'ailleurs y voir essentiellement l'influence des augmentations de salaires et de prix.

C'est donc dans la conjoncture mondiale de l'aviation civile qu'il faut rechercher pourquoi, un peu partout, les budgets consacrés à ce secteur d'activités ont été accrus.

Dans cet esprit, votre commission a tenu à souligner, à plusieurs reprises, la transformation des transports aériens au cours des quatre dernières années, transformation liée à l'abandon progressif des avions à hélices au bénéfice des biréacteurs et quadriréacteurs modernes.

Il lui a paru également indispensable de tenir compte de l'augmentation progressive et régulière du trafic aérien dans le monde. Entre l'Europe et les Etats-Unis, par exemple, 31 p. 100 seulement des voyageurs utilisaient l'avion en 1950 ; ils représentent aujourd'hui 76 p. 100 du trafic total des passagers. En d'autres termes, il y a eu, en 1962, trois fois plus de gens qui sont passés, par avion, du continent européen au continent américain qu'il n'y en a eu par la voie maritime.

En ce qui concerne la France, nous disposons d'un point de référence particulièrement frappant. En effet, les statistiques nous montrent que l'activité de nos aérodromes a été multipliée par huit entre le 1^{er} janvier 1947 et le 31 décembre 1961. C'est ici qu'une première remarque s'impose. En effet, comme vous l'a indiqué tout à l'heure le rapporteur spécial de la commission des finances, au cours de la même période, le chiffre du personnel de l'aviation civile n'est passé que de 10.010 à 10.305, soit une augmentation de moins de trois cents unités.

Il est bien évident qu'il ne peut être question d'envisager un parallélisme absolu entre l'accroissement de l'activité et le nombre des fonctionnaires. Néanmoins, votre commission a tenu à souligner que le budget de l'aviation civile est beaucoup plus fonction du second que du premier.

Ce budget a été classé « budget en expansion » en 1958 seulement et ne l'a plus été depuis cette date. Il est certainement trop tard, monsieur le ministre — et je le regrette — de le faire pour le présent projet dont les lignes essentielles ont été arrêtées, mais d'ores et déjà, la commission a voulu souligner la gravité de cet état de choses. Or puisque nous sommes proches du moment où se décideront, en conseil des ministres, les structures du budget de 1964, elle considère qu'il convient d'attirer de la façon la plus énergique l'attention du Gouvernement sur ce point.

L'examen du budget chapitre par chapitre vous ayant déjà été présenté par M. le rapporteur de la commission des finances, je me bornerai aux quelques chapitres les plus susceptibles de retenir l'intérêt de l'Assemblée.

Au titre IV « Interventions publiques », nous trouvons, en cinquième partie, au chapitre 45-61, les subventions aux entreprises d'intérêt national. Parmi celles-ci se présente tout d'abord, à l'article 1^{er}, l'aéroport de Paris.

Cette organisation, qui prend la forme d'un établissement doté d'une autonomie financière, a une gestion indépendante des compagnies aériennes. Son domaine comprend : deux aéroports principaux, Orly et le Bourget ; un aéroport international de tourisme comportant deux pistes, deux aérodromes d'entraînement des équipages commerciaux ; huit aérodromes d'aviation légère.

Devenu le premier de l'Europe continentale pour le mouvement des avions, le nombre des passagers et le tonnage des marchandises, l'aéroport de Paris n'est distancé de ce côté de l'Atlantique que par celui de Londres. Son trafic passagers a progressé de 13,5 p. 100 en 1961 contre un indice d'accroissement de 6 p. 100 pour l'ensemble du monde. Les compagnies de transport aérien y ont réalisé un chiffre d'affaires évalué à 1.538 millions de francs.

Le projet de budget qui vous est soumis prévoit une augmentation de 3.500.000 francs de la subvention de l'aéroport de Paris afin de lui permettre de faire face à l'augmentation des charges d'intérêts et d'annuités supportées au titre des emprunts contractés pour ses investissements.

Avant de passer à un autre chapitre, je voudrais attirer l'attention de l'Assemblée sur les deux points suivants.

Le premier concerne la desserte de l'aéroport d'Orly, actuellement assurée par la route et par l'autoroute, mais dont la moitié du parcours se fera toujours dans un Paris plus ou moins soumis aux embouteillages. Une autre solution, celle de la desserte ferroviaire dont les travaux demanderaient au moins deux ans, a été envisagée. Il conviendrait de ne pas la perdre de vue et, dès à présent, de prendre une décision à son égard. Elle présente d'indéniables difficultés et peut-être est-il d'autres solutions meilleures. Mais il est inutile de dépenser des milliards pour permettre de traverser l'Atlantique en trois heures en 1970, si le temps ainsi gagné est reperdu par les embarras de voitures entre l'aérodrome et le cœur de Paris.

Le second point est relatif au projet d'un nouvel aéroport au Nord-Est de Paris, dit Paris-Nord, aéroport dont le trafic de la prochaine décennie et la mise en service des avions supersoniques imposent l'étude approfondie. Là encore, il conviendra de savoir comment sera assurée la liaison avec le centre de Paris.

Au chapitre 45-81 sont indiquées les subventions prévues pour les compagnies de navigation aérienne.

A l'article 1^{er}, la compagnie nationale Air France s'inscrit pour 60 millions de francs. Mais il ne faut pas se dissimuler, comme il vous a été dit tout à l'heure, que les résultats déplorables de l'année 1962 imposeront vraisemblablement d'autres mesures financières bien que la compagnie nationale, handicapée par deux catastrophes successives, ait mieux résisté à la dépression générale que certaines de ses concurrentes les plus directes.

Comme ses concurrents français et étrangers, Air France éprouve actuellement de sérieuses difficultés de gestion du fait de l'apparition, dont j'ai parlé tout à l'heure, des quadriréacteurs modernes. C'est un phénomène bien connu des exploitants et qui se produit chaque fois qu'une nouvelle classe d'appareils est mise en service simultanément par toutes les compagnies du fait de la concurrence qu'elles doivent soutenir. Il a été plus sensible cette fois-ci avec l'apparition des avions à réaction long-courriers qui ont presque doublé la capacité de transport unitaire des appareils en même temps qu'ils réduisaient de près de la moitié la durée des vols.

Dans ce contexte, les ventes de notre compagnie nationale ont figuré honorablement en face de celles de ses concurrents. Air France, en effet, a transporté 3.600.000 passagers en 1961, soit une augmentation de 13 p. 100 sur l'année précédente, alors que l'augmentation du trafic aérien mondial n'a été, à ce titre, que de 6 p. 100.

Il est permis d'espérer que, dans l'avenir, les accords d'Air Union en cours d'élaboration et sur lesquels le Parlement sera consulté prochainement, mettront les compagnies européennes, et en particulier Air France, dans une position concurrentielle plus favorable vis-à-vis des transporteurs américains.

Vous lirez dans le rapport qui vous a été distribué que, dans le même esprit, la Pan American Airways et la T. W. A. venaient de fusionner. Il y a là une légère erreur matérielle que je tiens à rectifier. Je vous demande de bien vouloir lire, non pas que ces deux compagnies ont déjà réalisé leur fusion, mais seulement qu'elles viennent de décider de la faire, l'opération ne pouvant être effectuée qu'après un accord de l'administration américaine et celui-ci n'a pas encore été obtenu à l'heure présente.

La compagnie Air Inter figure à l'article 2 du même chapitre 45-81 pour une subvention de deux millions de francs. Créée en 1954 par un groupe privé et après des débuts particulièrement difficiles, elle compte aujourd'hui onze actionnaires parmi lesquels Air France, la S. N. C. F. et la Caisse des dépôts et consignations donnent ensemble à l'Etat le contrôle de la compagnie avec 53,9 p. 100 du capital.

En 1961, Air Inter a exploité 17 lignes régulières et transporté près de 100.000 passagers. Utilisant précédemment des avions affrétés à Air France et à la T. A. I., Air Inter, depuis la fin de 1961, a décidé l'acquisition de Viscounts 708 à turbo-propulseurs. Cette décision n'a pas manqué d'entraîner de nouvelles modalités financières. En 1961, son déficit a représenté 25 p. 100 du chiffre d'affaires. Il a été couvert pour les trois quarts par les collectivités locales intéressées et pour un quart par la compagnie.

Le développement actuel d'Air Inter permet d'augurer pour les années qui viennent une transformation radicale des communications à l'intérieur de la France. Il faudra cependant que sa direction prenne très exactement conscience du problème financier que pose aux collectivités le soutien qu'elles lui apportent. Ce n'est pas un impôt sur leur prospérité, accrue du fait du transport aérien, qu'entendent payer les municipalités et les chambres de commerce, c'est une aide de démarrage. Le but final reste la réalisation de services, rentables pour l'exploitant et payants pour les collectivités. Seule une étroite entente entre les deux parties permettra de l'atteindre.

En ce qui concerne les dépenses en capital du budget qui vous est proposé, le programme des mesures nouvelles s'élève pour 1963 à 345 millions de francs et les crédits de paiement à 312.850.000 francs, soit une augmentation de 28.886.000 francs sur 1962.

Ces dépenses intéressent, entre autres, l'expérimentation d'avions légers et de planeurs, les essais d'atterrissage automatique de la Caravelle, les essais d'endurance du Paris-III et du Max-Holste et les premiers travaux sur l'avion supersonique.

Il est difficile de ne pas dire ici quelques mots sur l'avenir des productions aéronautiques civiles françaises.

L'industrie aéronautique, qui est sous la tutelle du ministère des armées, ne relève pas du budget de l'aviation civile et je tiens à souligner en passant l'anomalie avec laquelle nous allons être confrontés dans un proche avenir.

En effet, la proportion des avions destinés au secteur civil va croissant. C'est le ministère des travaux publics qui continuera à en payer études et prototypes et c'est pourtant le ministère des armées qui continuera à garder la responsabilité des plans de charges et la tutelle de cette industrie aéronautique de plus en plus orientée vers les constructions civiles. Cela me fait par moment regretter une époque révolue où l'ensemble de l'industrie aéronautique en France dépendait d'une seule et même administration, car l'unité de doctrine serait probablement plus facile à réaliser, en particulier dans le domaine de l'utilisation par nos compagnies de navigation aérienne des matériels produits par l'industrie aéronautique française.

Il ne faut pas se dissimuler à ce sujet que l'avenir immédiat se révèle difficile pour la Caravelle du fait de l'apparition sur le marché du Boeing 727 et du D. H. 121, plus récents et mieux adaptés à certains besoins.

Il conviendra pour le Gouvernement de ne pas laisser handicaper inconsiderément la Caravelle en autorisant l'utilisation sous pavillon français des matériels étrangers directement concurrents et dont l'emploi, si justifié qu'il soit sur le plan de l'exploitation, constituerait un danger mortel pour l'avenir de notre industrie nationale.

C'est le 29 novembre dernier qu'a été signé entre le ministre de l'aviation britannique, M. J. Amery et notre ambassadeur à Londres, M. de Courcel, le protocole d'accord aux termes duquel les deux pays s'engagent à lancer effectivement un programme d'avions de transport supersoniques dont on escompte 2.340 kilomètres-heure à l'altitude de croisière.

La mise en fabrication des premiers éléments de l'appareil s'effectue présentement et tout permet de penser que les essais en vol pourront commencer au début du second semestre de 1966.

Je vous ferai grâce de quelques précisions quelque peu techniques que contient le rapport, mais je rappellerai que les avions doivent être mis en ligne par Air France et la B. O. A. C. en 1970.

La version long-courrier de l'appareil traversera l'Atlantique en trois heures et reliera Paris à Sydney en treize heures. Des problèmes difficiles et importants restent cependant à résoudre, entre autres celui du bruit et ceux de la navigation. Ces derniers nécessiteront des équipements nouveaux, ainsi qu'une réorganisation totale de l'infrastructure mondiale et, en particulier, de la nôtre.

Je terminerai sur ce sujet en précisant que les études, la fabrication, les essais et le développement de l'avion supersonique représenteront un investissement de 1.850 millions de francs réparti entre la Grande-Bretagne et la France.

Au chapitre 66-70 sont prévus les crédits pour la formation aéronautique. Il convient de se souvenir, lorsqu'on considère ces dépenses, qu'il ne s'agit pas tant d'encourager l'activité sportive d'une certaine clientèle que de favoriser l'aveil de vocations aéronautiques de toutes sortes, dans l'intérêt cumulé de l'aviation civile et militaire.

Il convient aussi de se souvenir de l'activité désintéressée de cette multitude d'aéro-clubs qui, dans ce domaine, ont donné à la France une place prépondérante dans le monde et dont le dévouement inépuisable au service de la formation de la jeunesse mérite d'être encouragé et soutenu dans l'intérêt supérieur du pays.

L'arrivée des avions supersoniques, dans quelques années, rend impératifs, comme je le disais tout à l'heure, d'entreprendre dès maintenant la refonte de l'infrastructure de nos routes aériennes. Le temps qui reste à courir suffira, en effet, à amortir le matériel volant actuellement en ligne, mais le prix et les caractéristiques des avions de demain risquent, si leur exploitation est mal préparée, de plonger une nouvelle fois les entreprises de transport aérien dans une situation critique.

Il faudra aussi, et des exemples récents nous l'ont rappelé brutalement, revoir les questions de sécurité aérienne et les organismes qui en sont chargés, afin de donner à ces derniers l'efficacité la meilleure, en les dotant des moyens indispensables à l'accomplissement de leur mission. Il importera, entre autres, de déterminer clairement les principes d'après lesquels doivent être diffusées et exploitées les conclusions des commissions d'enquête.

Pendant de longues années encore, le bilan général des transports aériens fera ressortir une charge pour le pays, mais, au fond, celle-ci est plus apparente que réelle, car la position actuelle de la France, dans le domaine de l'aviation civile, constitue en fin de compte un atout de premier ordre pour l'économie nationale et pour son expansion.

Les prévisions du plan semblaient en avoir parfaitement réalisé l'intérêt, car elles comportaient 1.631 millions de francs de crédit pour les années 1962 à 1965, crédits auxquels devaient être ajoutées les prévisions du secteur non planifié s'élevant à 140 millions de francs, soit 1.771 millions au total.

Or, une décision interministérielle, dont le ministre des finances a fait état lors de la préparation du budget, a ramené ce total de 1.771 millions de francs à 1.500 millions de francs, sans que puissent être connues, je crois, les conditions dans lesquelles a été prise cette décision.

Compte tenu du retard pris en 1962, les crédits d'équipement pour les deux premières années sont ainsi déjà inférieurs de 22 p. 100 aux prévisions du plan.

Il est malheureusement infiniment probable que, sur ce point aussi, rien ne puisse plus être fait dans le cadre du budget de 1963 ; du moins semble-t-il à votre commission qu'il est urgent d'obtenir de M. le ministre des finances la suppression, l'an prochain, du « plafond » d'investissement qu'il a fixé à 1.500 millions de francs, faute de quoi l'insuffisance des crédits d'équipement risquerait d'avoir les plus graves conséquences sur l'avenir de l'aviation civile française.

Nous savons tout l'intérêt passionné que le ministre des travaux publics et des transports attache aux problèmes de l'aviation civile ; nous savons aussi que l'avenir de cette aviation ne saurait être placé en de meilleures mains que celles d'un homme de l'air ; c'est pourquoi, sous réserve des précédentes observations d'ordre général, votre commission de la production et des échanges vous propose de donner aujourd'hui un avis favorable à l'adoption du présent budget de l'aviation civile. (Applaudissements.)

Mme la présidente. Dans la discussion, la parole est à M. Davoust.

M. André Davoust. Monsieur le ministre, au cours de la séance du 7 novembre 1961, à l'occasion de la discussion du dernier budget de l'aviation civile, j'avais évoqué la situation des personnels de la navigation aérienne.

J'avais souligné combien étaient frappants la diversité et le manque d'unité de ces personnels et j'avais successivement, entrant dans le détail des chapitres du budget, parlé des bases aériennes et de la météorologie, des contractuels, des ouvriers permanents qui possédaient un statut et de ceux qui n'en avaient pas. J'avais fait allusion aussi aux personnels d'Algérie et à ceux dits « locaux », etc...

Aujourd'hui, je voudrais être moins technique peut-être et traiter le problème sur un plan humain. J'aimerais connaître, bien sûr, le sens de la politique générale que le secrétariat

général à l'aviation civile et commerciale entend suivre vis-à-vis de son personnel. Mais sans entrer dans les détails, je constate que des questions que j'avais posées l'an dernier n'ont pas été réglées.

Il s'agit en particulier du problème des agents sur contrat qui attendent leur titularisation à titre personnel sauf, bien entendu, quelques rares éléments qui, heureusement, sont en cours de titularisation dans quelques corps particuliers.

De même, il me serait agréable de savoir où en est la revalorisation indiciaire de ces catégories par analogie avec les corps de titulaires homologues.

Le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale aurait-il pour défaut dominant celui de ne point avoir de politique générale en matière de personnel ? Sans doute se trouve-t-on, là comme ailleurs, ensermé dans le carcan que constituent les impératifs budgétaires — et je mentionnerai discrètement la rigidité des règles en vigueur dans la fonction publique. Mais vous êtes assuré de la durée, monsieur le ministre, et vous pouvez prévoir et arbitrer en conséquence. Je formule cependant l'espoir de voir ces problèmes résolus dans les meilleurs délais.

C'est un fait qu'aujourd'hui un personnel exerçant des fonctions administratives, techniques ou ouvrières, n'est pas rétribué en fonction des tâches qu'il assume. Le statut des divers corps n'est pas respecté et l'injustice est trop souvent le lot des uns et des autres.

Sans doute, les services du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale effectuent-ils enquêtes et études par l'entremise de leurs inspecteurs généraux, malheureusement les personnels, ou leurs représentants, qui ont pourtant, eux aussi, leurs sources d'information, ne sont pas ou sont peu consultés ou, en tout cas, le sont d'une manière insuffisamment constructive, comme il semble que ce fut le cas lors d'un récent comité technique paritaire.

Les organismes paritaires que je viens justement de citer semblent négligés par l'administration et je ne crois pas qu'on les écoute. N'y a-t-il pas là — disons le mot — quelque désinvolture ? Je suis certain, monsieur le ministre, que vous saurez y porter remède.

Mais je le répète, le personnel, n'étant pas suffisamment consulté, a l'impression d'être « noyé », et j'insiste pour que les groupements syndicaux soient effectivement associés aux travaux. Ne serait-ce pas conforme, d'ailleurs, à l'orientation définie lundi dernier par le Chef de l'Etat, au cours de sa conférence de presse ?

J'en arrive à vous poser, monsieur le ministre, quelques questions à la solution desquelles vous ne manquerez pas de vous employer.

J'aimerais savoir — avec la position que vous estimerez devoir prendre — où en sont les revalorisations indiciaires qui intéressent tous les corps techniques du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, depuis l'agent jusqu'à l'ingénieur ? Ce problème doit être discuté très prochainement — le 31 janvier, si je ne me trompe — devant le conseil supérieur de la fonction publique.

Je reviens sur la question des transformations d'emplois à propos des fonctions sous-rémunérées, pour demander où en est la transformation des emplois d'agents et de contractuels de troisième catégorie en techniciens de la navigation aérienne et de la météorologie.

Par ailleurs, je m'étonne que l'on parle, depuis bien avant 1939, d'appliquer — sans le faire — la réglementation dite du service actif.

N'y a-t-il pas là un piège ? Je crains que l'on ne fasse un peu tirer la langue au personnel intéressé. Mais si l'on attend que sa moyenne d'âge dépasse quarante ans, on risque fort de rendre inopérante la réforme tant attendue.

A mon sens, il paraît difficile d'admettre l'existence d'un personnel dont la moyenne d'âge, dans plusieurs années, sera supérieure à cinquante ans, dans les tours de contrôle ou dans les centres de contrôle régionaux.

Comment entendez-vous régler ce problème, monsieur le ministre, si n'est pas appliquée aux agents la réglementation du « service actif » ? N'envisageriez-vous par un certain dégrèvement des cadres ?

Je vous demande également — excusez-moi de vous poser autant de questions — où en sont les tractations ou négociations budgétaires qui, une fois terminées, permettront de nommer en surnombre des agents de la navigation aérienne qui n'ont pu accéder au grade de ME 1.

Je viens de citer les agents classés ME 1 qui appartiennent à la catégorie C. Cela me conduit à évoquer un sujet dont il a déjà été question l'an dernier. Il s'agit d'un corps de catégorie A, le corps des ingénieurs des travaux. J'aimerais savoir où en sont les statuts nouveaux de ces corps.

Les dispositions permanentes et transitoires de ces statuts ont-elles été modifiées de façon à pouvoir donner satisfaction aux personnels considérés, à la suite des discussions qui ont eu lieu dans vos services ? Enfin, le problème de l'échelonnement indiciaire de ce corps des ingénieurs des travaux du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale sera-t-il rapidement résolu ?

Je conclus, monsieur le ministre. L'aviation civile est en constante expansion. Je sais tout l'intérêt que vous portez à la solution de ses problèmes, mais on ne peut vous cacher les difficultés que vous rencontrerez.

Le personnel technique est de plus en plus difficile à gérer. Nous sommes en présence de corps de techniciens qui demandent des solutions techniques. Alors que, en nombre, le personnel n'a que peu varié depuis dix ans, il doit faire face à une activité en pleine transformation et l'on essaye toujours de donner une solution à ses problèmes en appliquant les règles traditionnelles de l'administration. Or, on ne peut ignorer l'énorme pourcentage d'augmentation du trafic aérien. Il y a là un « déphasage » facile à constater.

Monsieur le ministre, vous avez un personnel de qualité. Il sait qu'il faut s'adapter aux perfectionnements techniques et il ne refuse pas ce travail. J'ignore s'il en reçoit la reconnaissance qui lui est due, mais il aimerait être parfois plus écouté et mieux entendu.

L'évolution, si elle est rapide, doit cependant se produire de façon harmonieuse et humaine, afin que ce personnel, que j'ai voulu défendre à cette tribune, n'en pâtisse pas.

Monsieur le ministre, je suis sûr qu'il désire être associé à vos entreprises. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. Je veux limiter mon propos à de brèves observations sur quelques aspects de l'activité du ministère des travaux publics, activités qui intéressent plus particulièrement un personnel et un service, celui de la météorologie, d'autant que le projet de budget pour 1963 fournit une nouvelle occasion de constater la dégradation du service de la météorologie nationale et la place des plus réduites qui lui est faite par le Gouvernement.

Pratiquement ignorée du IV^e plan, la météorologie fait actuellement l'objet d'une réforme superficielle qui n'apporte de véritable solution ni aux problèmes que pose son évolution, ni à la situation de ses personnels. Cette situation est d'autant plus navrante qu'à notre époque d'immenses possibilités d'expansion sont offertes à ce service.

S'il est vrai qu'au lendemain de la Libération la météorologie française accusait sur celles des grandes puissances mondiales un important retard, il est aussi exact que celui-ci ne s'est pas comblé ; mieux, il s'est aggravé. Il était prévu 47.700.000 F pour le financement des mesures envisagées dans le III^e plan ; en fait, 20.600.000 F seulement ont été dépensés. Le IV^e plan comporte 54 millions de francs pour le financement total alors que les crédits inscrits pour 1962 et 1963 ne s'élèvent en fait qu'à environ 6 millions de francs.

Les prévisions du plan seront-elles atteintes ? Telle est ma première question.

De 1959 à 1962, le montant nominal des rémunérations principales des personnels est passé de 21.800.000 F pour 2.078 agents à 24.800.000 F pour 2.086 agents, soit une hausse relative de 14 p. 100 seulement ; et des compressions d'effectifs sont envisagées dans le projet de budget pour 1963.

L'évolution des sommes consacrées aux moyens matériels est encore plus significative. Le crédit de 14.700.000 F prévu dans le projet de budget est inférieur nominalement à celui de 1957 qui était de 14.900.000 F. Ces chiffres démontrent qu'il s'agit en fait d'une mise en faillite délibérée de la météorologie nationale.

Par ailleurs, est-il exact que des études soient en cours, notamment par une commission dite commission Desprez, qui tendent, par la recherche de voies de développement parallèles, à enlever à la météorologie nationale son caractère de service public ?

Cette évolution anarchique a déjà eu pour effet d'imposer au personnel une réforme statutaire qui vise à introduire des discriminations à l'intérieur des corps traditionnels. Cette réforme a été rejetée par la quasi-totalité du personnel dont le mécontentement profond s'est traduit par de multiples actions revendicatives et des arrêts de travail qui vous ont conduit, monsieur le ministre, à réquisitionner ce personnel, et ce à deux reprises.

Or, par comparaison avec l'étranger, la situation n'est pas à notre avantage. De nombreux pays, parmi les plus importants, réalisent actuellement un effort colossal pour le développement de leur service météorologique. Cela est vrai en Union soviétique,

aux Etats-Unis, dans de nombreux autres pays, tels que l'Allemagne, la Yougoslavie, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, etc.

Partout ont été multipliés les centres de recherches. Les perfectionnements techniques les plus récents de la science moderne sont amplement utilisés. En France, comme dans le reste du monde, les possibilités de développement sont également immenses.

Si la météorologie nationale accomplit depuis longtemps son rôle de protection de l'aéronautique, de nombreux autres secteurs de l'économie recourent de plus en plus à ses services : l'agriculture, l'hydrologie, la marine, l'urbanisme, le tourisme, la protection civile, etc.

Or, la météorologie nationale n'est pas en mesure aujourd'hui de remplir correctement sa mission auprès de ses usagers, ce qui conduit ceux-ci à s'orienter vers la création de services météorologiques autonomes qui soient susceptibles de répondre efficacement à leurs besoins. C'est le cas notamment pour l'Electricité de France.

Il est donc urgent de doter un tel service des moyens matériels et des nombreux techniciens de valeur qui lui sont nécessaires. Or ce n'est pas le cas du budget de 1963 qui envisage leur réduction. De même, il importe de réaliser au plus tôt une réforme de structure fondamentale de ce service afin de lui permettre de mieux accomplir ses tâches qui deviennent constamment plus nombreuses et plus difficiles. Mais pour cela, il est également nécessaire et urgent que soient reconnue et rémunérée à sa juste valeur la technicité sans cesse croissante exigée du personnel, que ses conditions de travail souvent très pénibles soient compensées par le classement en service actif et que soit réduite la durée hebdomadaire de travail.

Au-delà de ce problème général, je voudrais évoquer certaines questions particulières relatives à la situation des personnels de la météorologie et de la navigation aérienne gérés par votre administration.

En premier lieu, il convient de signaler la situation des personnels contractuels. Certains de ceux-ci, qui sont classés à l'échelle la plus basse, perçoivent pour des fonctions identiques des traitements qui sont inférieurs de 140 à 190 francs par mois à ceux des personnels titulaires.

Il convient de redresser rapidement une situation aussi injuste et anormale en étendant les mesures de titularisation qui ont été décidées récemment pour une partie seulement des agents contractuels.

Des promesses ont été faites, il y a plus d'un an, aux agents de la navigation aérienne et de la météorologie qui assurent les fonctions du grade supérieur, promesses selon lesquelles ils pourraient être nommés au grade de technicien. Or il n'y a aucune création de postes de cette nature prévue au projet de budget. Des postes de techniciens supérieurs et de chefs techniciens sont prévus pour les techniciens de la météorologie et de la navigation aérienne, mais le nombre de postes créés est nettement insuffisant par rapport aux besoins réels.

Il faut également reconsidérer le classement indiciaire de tous ces personnels de tous grades et faire droit aux revendications défendues par les organisations syndicales unanimes et qui ont été reconnues justifiées par les pouvoirs publics.

Enfin je voudrais élever une vigoureuse protestation contre les atteintes répétées qui sont portées aux libertés syndicales des personnels de la météorologie et de la navigation aérienne, réquisitionnés plusieurs fois depuis 1961 et réclamer la levée de toutes les dispositions contraires à l'exercice de ces droits de libertés.

Ces mesures arbitraires n'épargnent pas non plus le personnel d'Air France, notamment les travailleurs parmi les moins payés qui ont voulu user d'un droit reconnu par la Constitution, le droit de grève, mesures arbitraires d'autant plus illégales qu'elles ont été prises sans que les travailleurs et leurs syndicats aient été à même d'exposer leurs revendications aux autorités de tutelle.

C'est ce qu'a signalé mon ami, M. Fernand Dupuy dans une question écrite à laquelle vous n'avez pas encore répondu, monsieur le ministre. Il est évident que nous n'avez entendu que les seuls arguments de la direction d'Air France. Pourtant, les revendications de ces travailleurs sont modestes et peuvent être facilement satisfaites. Ils demandent des horaires de travail moins pénibles comportant une réduction de la durée de la semaine de travail, la possibilité de passer un peu plus souvent un dimanche en famille et la majoration à 150 p. 100 du tarif des heures de nuit et du dimanche.

Quand on sait que la plupart de ces agents sont classés aux échelles les plus basses et ne perçoivent pas toujours 600 francs par mois, toutes primes comprises, pour des travaux qui exigent compétence et responsabilité, quand on sait que ces revendications sont en discussion depuis des mois et que la seule solution trouvée par la direction d'Air France a été d'appliquer plus de 1.500 sanctions administratives aux agents qui, en avril 1962,

avaient fait grève pour faire aboutir leurs demandes, quand on sait l'attention particulière que vous témoignez à ces travailleurs, voilà qui éclaire d'un jour particulier la politique sociale du Gouvernement.

Les caisses sont pleines. Ce n'est pas nous qui l'avons dit, mais M. le Premier ministre. Pourtant, vous traitez en ennemis les travailleurs aux poches vides, l'ensemble de ces travailleurs dont vous ne pouvez faire autrement que de reconnaître la compétence, de même que vous admettez que la productivité obtenue dans les services d'Air France est une des plus élevées des compagnies aériennes européennes.

Je veux arrêter là mon propos, ayant quelque peu dépassé le temps de parole qui m'a été accordé, d'autant que nous aurons, au cours de cette année, à connaître le projet concernant le transport aérien dans son ensemble.

Il s'agit d'un projet relatif à Air Union, tendant à mettre en commun l'activité des compagnies aériennes de l'Allemagne fédérale, de la Belgique de l'Italie et de la France, ce qui constituera une des plus importantes concentrations du transport aérien du monde occidental.

Que vaudra ce groupement européen ? Il permettra de supprimer une concurrence ruineuse, nous dit-on, et de concentrer les efforts européens, face aux énormes moyens des compagnies américaines dont certaines, parmi les plus importantes, viennent de réaliser leur fusion.

Permettez-moi d'être quelque peu sceptique car, si telle était l'intention du Gouvernement, il aurait été pour le moins nécessaire de commencer, sur le plan français, par éliminer, entre Air France et les compagnies privées, une concurrence qui n'est peut-être pas ruineuse pour tous mais, à coup sûr, contraire à l'intérêt national et à celui des travailleurs.

Il est de fait que, si cette dispersion des moyens français persiste, c'est qu'elle profite à certains intérêts et qu'elle va à l'encontre de votre projet d'Air Union, d'autant qu'il n'est un secret pour personne que des tractations sont en cours pour une nouvelle répartition du transport aérien entre Air France et la compagnie privée U. A. T. qui vient de s'associer à la compagnie T. A. I., et qu'Air Inter trouve des concours qui ont été refusés à Air France.

Il est de fait que ces problèmes qui font actuellement l'objet de discussions dans les sphères intéressées, préoccupent les personnels car, selon la décision prise, qu'elle soit favorable à la compagnie nationale ou à la compagnie privée — compagnie privée qui dispose de sérieux appuis même auprès du Gouvernement — je parle toujours de l'U. A. T. — le personnel de l'une ou de l'autre compagnie risque d'être victime de la compression d'effectif. C'est pourquoi nous estimons qu'il est pour le moins prioritaire d'envisager la nationalisation de l'ensemble du transport aérien français mais sur des bases démocratiques.

En tout état de cause il est indispensable de doter l'ensemble des travailleurs du transport aérien d'un statut commun qui les garantisse contre les transformations des compagnies, contre la formation de pools ou contre d'autres mesures, statut qui leur conserverait, dans tous les cas, leurs droits acquis : stabilité d'emploi, qualification, salaires et retraite.

Monsieur le ministre, allez-vous répondre à ces questions ? Nous en doutons. C'est pourquoi nous ne vous suivrons pas dans le vote de votre budget. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

Mme la présidente. La parole est à M. Charret.

M. Edouard Charret. Mesdames, messieurs, j'interviens sur une question abordée par M. le rapporteur spécial, celle de la composition de la flotte d'Air-Inter.

Notre excellent collègue, M. Anthonioz, préconise l'utilisation de petites appareils de 24 ou 25 places plus maniables, plus faciles à contrôler et présentant des avantages certains.

Je suis parfaitement d'accord avec lui mais il faudrait, comme il l'a dit si justement, que ces lignes puissent fonctionner à la manière des lignes d'autobus, très rapidement et très fréquemment. Encore, cela ne doit-il pas être possible sur toutes les lignes.

Si je prends l'exemple de la ligne Paris-Lyon, je constate que quatre ou cinq de ces petits appareils devraient se succéder, chaque jour, dans chaque sens et à chaque départ.

En effet, si dès sa création cette ligne a connu un début difficile, on a utilisé, pendant plusieurs mois, des Constellation de 97 places ; il fallait cependant prendre son billet longtemps à l'avance.

M. Lucien Neuwirth. Très juste !

M. Edouard Charret. Depuis qu'Air-Inter a constitué sa flotte avec des Viscount ne comprenant que 58 places, à chaque départ, 30 à 35 passagers doivent rester au sol et il faut retenir sa place encore plus longtemps à l'avance.

J'avais posé une question écrite à l'un de vos prédécesseurs, monsieur le ministre. Dans sa réponse, il avait promis, dès l'automne dernier, de faire mettre en service de plus gros avions. Pouvez-vous nous dire ce que vous comptez faire si vous estimez que l'observation que je viens de présenter est justifiée ?

D'autre part, la position géographique et la modernisation de l'aéroport de Lyon-Bron, la mise en route du Marché commun devraient permettre une extension des créations de lignes transversales Air-Inter. Et puis aussi — pardonnez ce chauvinisme ! — pourquoi ne pas prévoir à Lyon, sinon la totalité, du moins une grande partie des têtes de lignes métropolitaines ? Pourquoi également ne pas prévoir à Lyon-Bron des départs de lignes internationales à destination des grandes villes de l'Europe ou à destination de l'Afrique ?

Je conclus en regrettant que notre excellent ami M. Anthonioz n'ait pas cru devoir signaler dans son tableau retraçant l'évolution du trafic des aéroports, celle de Lyon-Bron qui, cette année, est en extension et qui, vous devez le comprendre, me tient beaucoup à cœur. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, c'est avec un certain soulagement, sans doute, que vous me voyez monter à cette tribune pour vous parler, cette fois, de l'aviation civile. C'est en effet le dernier discours que, dans ces trente-six heures, je vais vous imposer. (Sourires.)

J'ai une nouvelle fois le plaisir de remercier, pour la précision et la compétence de leurs exposés, les rapporteurs de ce budget : le rapporteur spécial de la commission des finances, M. Anthonioz, dont la science en matière d'aviation civile, du point de vue budgétaire, est reconnue de tous, et le nouveau rapporteur de la commission de la production et des échanges, M. Dupérier.

Je remercie également les autres intervenants pour l'intérêt de leurs questions auxquelles je répondrai en les plaçant, comme je l'ai fait pour les deux autres budgets, dans une sorte de cadre général pour donner plus de liaison à mes réponses.

Le trafic aérien mondial s'est accru de 11 p. 100 en 1962 par rapport à 1961. L'an dernier, le pourcentage d'accroissement n'atteignait que 5 p. 100. L'augmentation du trafic se poursuivra probablement en 1963.

Dans cette manne, la part du transport aérien français est restée sensiblement constante, mais pour se maintenir au niveau international nos compagnies sont condamnées à l'expansion. Comme le disait un auteur britannique plus habitué à la fantaisie qu'à la science, Lewis Carroll, l'auteur d'*Alice au pays des merveilles*, il leur faut « courir de toutes leurs forces pour rester à la même place ».

L'entrée du trafic aérien dans l'ère industrielle fait de notre période celle des choix. Choix des principes permettant de réorganiser le transport aérien, de l'adapter à l'évolution du trafic ; choix des moyens financiers propres à réaliser ces objectifs.

Dans l'aviation civile comme partout, mais peut-être encore plus qu'ailleurs, le premier problème est celui des hommes : c'est pourquoi je vous parlerai des questions sociales et de la formation humaine, puis des moyens dont ces hommes disposent et, enfin, de l'exploitation qu'ils font de ces moyens.

Tout d'abord, les problèmes sociaux. Dans ce domaine, l'année écoulée a été marquée par l'adoption et l'aboutissement des nouveaux statuts des techniciens de la navigation aérienne et de la météorologie, comportant la création de nouveaux grades de technicien supérieur et de chef technicien, par d'assez nombreux relèvements indiciaires et par la réforme du régime des indemnités du personnel concourant à la sécurité aérienne.

Une mention particulière doit être faite de cette dernière mesure, car la plus importante de ces indemnités, l'indemnité spéciale de sécurité aérienne, est dégagée des ressources budgétaires. Elle est désormais gagée sur fonds de concours provenant d'un prélèvement sur les redevances d'atterrissage. Le montant de cette indemnité devient ainsi, et c'est justice, étroitement lié à la progression du trafic aérien et donc à l'activité même du personnel.

Pour l'avenir proche, la situation d'ensemble de ces personnels sera examinée par une commission chargée d'étudier l'opportunité et les modalités de modifications éventuelles plus importantes touchant les statuts et la rémunération.

Je veillerai à ce que ces études soient poursuivies avec toute la diligence nécessaire.

L'année 1963 nous permettra, je l'espère, de poursuivre cette action, et les prochains mois, notamment, devraient permettre la mise en application des nouveaux statuts des ingénieurs et ingénieurs des travaux.

Pour les personnels autres que ceux de l'Etat, des aménagements sont apportés à la réglementation du régime de travail du personnel de conduite des avions à réaction en fonction de l'expérience en ligne.

Il faut noter à ce propos que l'évolution actuelle a pour effet d'aboutir, à terme plus ou moins éloigné, à la disparition des postes de certains spécialistes, tels que navigateurs et radios, qui firent autrefois les beaux jours de l'aviation civile, ce qui pose évidemment le problème difficile et parfois douloureux du réemploi.

Le sort du personnel français en service à la compagnie Air Algérie a fait l'objet de conventions avec Air France prévoyant le reclassement dans certaines conditions.

Enfin, le régime de retraites du personnel navigant, qui avait fait l'objet de nombreuses discussions depuis plusieurs années, vient d'être réglé par un décret récent après consultation de toutes les parties en cause.

Les carrières de l'aviation sont des carrières où peut-être plus que dans d'autres secteurs il est nécessaire d'intéresser les praticiens le plus tôt possible.

L'effort essentiel entrepris en liaison avec le ministère de l'éducation nationale et le haut commissariat à la jeunesse et aux sports consiste donc à participer au maximum à la formation aéronautique de la jeunesse. Le développement de cet effort se manifeste à tous les stades. D'abord, dans les établissements d'enseignement. La formation aéronautique est actuellement enseignée dans 5.000 classes et le nombre d'élèves avoisine 55.000 ; puis, dans les aéroclubs ; là encore, une progression constante se manifeste depuis plusieurs années, qu'il s'agisse de vol à voile — plus de 120.000 heures de vol en 1962 — du vol à moteur — 330.000 heures en 1962 — du parachutisme — 60.000 sauts en 1962.

Les centres nationaux de perfectionnement voient aussi leurs moyens renforcés en personnel et en matériel, en particulier celui de Saint-Yan qui est chargé du perfectionnement élémentaire et supérieur des pilotes privés, de la formation des instructeurs bénévoles et de la préparation des candidats à l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel.

Le recrutement des élèves français se poursuit selon une progression constante qui pourrait aboutir à un régime de croisière d'environ soixante élèves. Il faut ajouter les conséquences de la politique gouvernementale en matière d'assistance technique, qui se manifeste par des besoins en pilotes des républiques africaines d'expression française. Cela nous amène à prévoir la formation d'une cinquantaine de pilotes par an. Déjà, le centre de Saint-Yan accueille des stagiaires vietnamiens, marocains, sénégalais, congolais, voltaïques et ivoiriens.

En 1963, je compte orienter l'évolution de la formation aéronautique de la jeunesse dans trois directions. D'abord, en augmentant le recrutement par l'ouverture de nouveaux centres ; en second lieu, en poursuivant la politique de prototypes pour l'aviation légère et l'aviation d'affaire ; enfin, en augmentant l'aide de l'Etat aux associations de sport aérien par l'octroi d'un nombre plus grand de primes d'achat pour les avions légers, les planeurs et les parachutes, et en augmentant le taux de ces primes pour les appareils d'école tels que les planeurs biplaces.

Cette politique, dont vous trouverez déjà la marque dans le budget de 1963, je compte la poursuivre avec persévérance.

M. Anthonioz a fait allusion à une diminution des crédits affectés, au chapitre 66-71, à l'aide de l'Etat pour l'aménagement des aérodromes d'aviation légère. En fait, je précise que l'autorisation de programme ouverte en 1963 est de 350.000 francs, c'est-à-dire la même somme qu'en 1962. Seuls les crédits de paiement sont en légère diminution. Cette mesure de compression n'a donc, vous le voyez, qu'une portée très limitée. Pratiquement, la situation de l'ensemble des dépenses depuis la création de ce chapitre, en 1956, fait apparaître un certain décalage entre les crédits ouverts et les dépenses réellement faites dans l'année correspondante. C'est ce qui a permis au ministre des travaux publics qui a préparé ce budget d'accepter cette légère diminution. Je puis vous donner l'assurance que, dans le cadre du taux actuel de la subvention — 30 p. 100 — et du plafond par opération — 10.000 francs — les aménagements d'aérodromes dans ces conditions n'en souffriront pas.

Je dirai quelques mots de la formation professionnelle des pilotes de ligne.

Une étude récente a fait apparaître l'ampleur des besoins à long terme des entreprises aériennes françaises. La nécessité a été reconnue à cette occasion d'améliorer sensiblement la formation des personnels de cette catégorie au cours des années qui vont venir.

Pour compenser le ralentissement constaté au cours de l'exécution du III^e Plan à la veille de la mise en exploitation des appareils à réaction, mon département a estimé indispensable de reprendre les stages préparatoires à la qualification de vol aux instruments, de façon à permettre notamment d'élever au niveau requis la qualification d'un certain nombre de pilotes en fonction dans les entreprises africaines de transports aériens.

A M. Davoust qui a évoqué la situation du personnel technique du secrétariat à l'aviation civile, je répondrai tout à l'heure à propos du titre III.

Je parlerai maintenant de l'aviation civile et plus particulièrement des problèmes d'infrastructure et des constructions aéronautiques.

En matière de constructions aéronautiques civiles, la politique suivie par mon département consiste naturellement à permettre aux transporteurs aériens français de disposer de matériel compétitif et moderne et à favoriser parallèlement le développement de la construction aéronautique civile française.

Parmi les opérations en cours, la plus importante, et M. Anthonioz en a beaucoup parlé, est assurément la Caravelle. La réussite de ce programme a permis à l'industrie française de maintenir son niveau d'emploi et d'accroître de façon importante ses exportations, notamment en 1960 et en 1961. Cependant, dans ce domaine, il n'y a pas de palier. Les appareils étrangers qui vont arriver cette année sur le marché sont, en effet, de nature à modifier l'aspect du marché mondial du moyen-courrier subsonique.

C'est pourquoi il a été nécessaire de promouvoir une machine dérivée des premiers types de Caravelle, permettant des performances plus compétitives pour le proche avenir : c'est la Caravelle de type 10. La sortie de cette machine doit permettre de réaliser le programme de deux cents appareils autorisé par le Gouvernement et, peut-être, même, de dépasser ce chiffre. Soixante millions de francs sont prévus à ce titre au budget de 1963.

Pour les années ultérieures — c'est-à-dire vers 1970 — les perfectionnements incessants de la technique et l'aiguillon constant des besoins de transports rapides ont conduit à prévoir la réalisation de l'avion moyen-courrier à vitesse supersonique.

Etant donné l'importance des crédits à engager et des risques à prendre, un accord a été signé avec la Grande-Bretagne, le 29 novembre dernier, ainsi que M. Duperier l'a rappelé, accord fondé sur le partage par moitié de la responsabilité des travaux, des coûts et du produit des ventes. Le premier prototype pourra voler vers la fin de 1966 et l'exploitation commerciale commencer vers 1970. Cent dix millions de francs figurent à ce titre au budget de 1963, permettant ainsi, avec les crédits de 1961, la construction de deux prototypes, entreprise de part et d'autre de la Manche.

Par certains côtés, cette opération peut sembler hardie. Je suis cependant persuadé qu'elle est à la portée de notre industrie aéronautique et qu'elle donnera à la coopération européenne la possibilité de s'exercer sur une opération très importante.

M. Lucien Neuwirth. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Les appareils à hautes performances pour étapes courtes n'ont pas, pour autant, été négligés.

Le *Super-Broussard* pressurisé bénéficiera, en 1963, d'une aide de l'Etat et pourra sortir dans les prochains mois. Les marques d'intérêt que cet appareil a reçues, en particulier à l'étranger, permettent de bien augurer de son avenir. Air-Inter étudie, par ailleurs, l'adaptation éventuelle de cette machine sur les lignes d'apport ou de faible capacité.

Je signale également que l'étude des systèmes d'atterrissage automatique — dont vous avez entendu parler abondamment — se poursuit très favorablement.

Ce dispositif permettra, à une échéance encore indéterminée, mais probablement proche, d'améliorer peu à peu ce qui reste un point faible du transport aérien, l'irrégularité due la plupart du temps, comme vous le savez, au brouillard ou à ce genre de conditions atmosphériques.

J'en viens à l'infrastructure.

Ce sont précisément les progrès enregistrés dans le domaine de la construction aéronautique qui conditionnent, avec le développement du trafic, l'adaptation de l'infrastructure des aéroports et des routes aériennes. L'aéroport de Paris poursuit à Orly ses travaux préparatoires à la nouvelle piste Est-Ouest et l'aménagement des installations terminales. L'aérodrome du Bourget n'est pas oublié et des travaux importants sont prévus pour les bâtiments techniques et commerciaux.

Pour les autres aéroports, le budget de 1962 avait été, pour une grande part, consacrée aux travaux d'allongement de pistes. Celui de 1963, au contraire, est plus axé sur les travaux d'aide à la navigation et de bâtiments techniques. En outre, les études

concernant l'aéroport de grand avenir dénommé « Paris-Nord », aéroport susceptible d'accueillir des avions supersoniques, se poursuivent, en accord d'ailleurs avec des administrations autres que celle du ministère des travaux publics, en particulier avec le district de Paris.

Outre-mer, les travaux d'aménagement des aéroports intéressent particulièrement Tahiti et Fort-de-France. Sur ce dernier aéroport, un allongement de piste à 2.300 mètres est prévu, de façon à permettre, conformément au vœu exprimé par les collectivités locales et par les parlementaires qui représentent le département de la Martinique, aux quadrimoteurs de la ligne Etats-Unis-Caraïbes-Guyane de s'y poser. Cette opération va de pair avec le développement du tourisme qui vient d'être entrepris et qui doit constituer un tournant économique pour « les îles heureuses ».

L'augmentation constante du trafic impose une amélioration simultanée des dispositifs de contrôle de la circulation aérienne et des aides à la navigation. Il faut créer de nouvelles voies aériennes, automatiser les installations de contrôle, sous peine de compromettre l'écoulement général de la circulation, donc son économie, voire sa sécurité.

L'effort d'équipement ne peut se ralentir : il constitue l'un des paramètres de la sécurité aérienne, sécurité sur laquelle hélas ! les accidents récents que vous connaissez nous appellent à veiller avec fermeté.

La couverture complète de la France en radio-phares à très haute fréquence accompagne les installations de radars de surveillance, tant pour la circulation en route que pour le trafic approchant des aérodromes. Après Paris, Lyon, Bordeaux et bientôt Aix-en-Provence, le budget de 1963 prévoit un radar de grande puissance à Brest. Le territoire sera ainsi complètement couvert.

Le programme d'équipement des aérodromes en systèmes d'atterrissage sans visibilité de précision sera encore développé par le financement, en 1963, d'une vingtaine d'équipements. La régularité d'exploitation en sera très améliorée.

Enfin, j'aborderai brièvement le problème de la météorologie nationale dont a longuement parlé M. Cermolacce avec d'ailleurs beaucoup de compétence.

La météorologie se trouve, bien entendu, devant la nécessité de développer le réseau des stations, de perfectionner et de moderniser son équipement et plus encore ses moyens de transmission.

L'avenir ne doit pas être négligé et l'étude, ainsi que la mise au point des méthodes et des matériels nouveaux d'investigation des phénomènes atmosphériques doivent être poursuivies. Cela vise particulièrement les fusées-sondes et le traitement électronique des informations.

La météorologie française compte aussi participer activement, dans les années à venir, à la coopération internationale en matière de satellites météorologiques en créant et exploitant un centre d'écoute de ces satellites.

Les opérations d'investissement que j'ai évoquées à l'instant au titre des diverses rubriques concernant l'aviation civile ont naturellement fait l'objet de programmes établis dans le cadre du IV^e plan.

A ce propos, M. Dupérier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, a fait allusion dans son rapport aux incertitudes concernant le plafond global d'investissement pour l'aviation civile dans le plan. Il sera certainement nécessaire d'éclaircir ce point à l'occasion du prochain budget dont la préparation va d'ailleurs débiter prochainement.

En tout état de cause, la tranche 1963 du plan s'élève à environ 410 millions de francs. Les nécessités de l'équilibre général du budget n'ont permis de prévoir en fait que 310 millions de francs environ pour le secteur planifié. Il en découlera évidemment un certain retard dans le déroulement des opérations inscrites au IV^e plan.

Toutefois, il faut tenir compte que ce retard est en partie rattrapé en ce qui concerne les infrastructures puisque les prévisions du plan faisaient état d'opérations à réaliser en Algérie, dont l'exécution a été évidemment abandonnée. Le décalage se fait donc sentir surtout dans le domaine de la construction aéronautique. Je compte en tout cas — j'en donne l'assurance aux rapporteurs — réexaminer personnellement ce point à l'occasion du budget de 1964.

J'aborde la troisième partie de mon exposé : l'exploitation des moyens par les hommes.

La situation financière immédiate et à terme des compagnies aériennes demeure préoccupante. La concurrence se fait de plus en plus âpre sur le plan mondial. Elle se manifeste par la mise en service de matériels plus modernes et plus rentables, mais qui doivent être amortis rapidement. Elle se traduit par une politique internationale de bas tarifs, pour certaines catégories de passagers, qui a entraîné une chute de recette unitaire.

De plus, les considérations de prestige national ont amené de jeunes Etats à créer leurs propres compagnies nationales qui interviennent sur un marché encore relativement limité.

La compagnie nationale Air France a, pour sa part, cette année, ressenti assez fortement les effets de cette situation générale.

Un effort d'assainissement est donc à faire et déjà les compagnies mondiales s'en sont préoccupées.

Sur le plan interne, Air France a également entrepris de limiter les conséquences financières de cet état de choses : le programme d'équipement en matériel volant a été révisé, toute embauche de personnel a été arrêtée et toutes autres économies sont systématiquement recherchées. Ces actions ne donneront cependant pas toujours de résultat immédiat et l'année 1963 reste donc une année préoccupante sur le plan financier.

J'en viens maintenant aux lignes aériennes intérieures, sujet qui tient à cœur à beaucoup d'entre vous.

Je suis heureux de constater que le réseau métropolitain exploité par Air-Inter s'est développé et a ainsi justifié les espoirs que de nombreux parlementaires avaient placés en lui. Le réseau s'est enrichi, en 1962, d'une desserte de Bordeaux et de Marseille via Lyon. La fréquence des services a été doublée sur Paris-Toulouse et Paris-Lyon. Cinq nouveaux appareils à turbo-propulsion ont été mis en service et donnent toute satisfaction.

L'année 1962 a vu transporter par Air-Inter environ 180.000 passagers en 11.000 heures de vol.

Ce développement du trafic a été acquis au prix d'une contribution très importante des collectivités locales à la couverture du déficit d'exploitation, contribution qui a joué un rôle déterminant dans le démarrage de cette branche d'activité. C'est pour alléger les charges de ces collectivités et marquer l'intérêt que portent les pouvoirs publics à l'utilisation de l'avion comme instrument d'une politique de développement économique régional qu'une subvention de deux millions de francs est inscrite au projet de budget de 1963, après celle qui avait été inscrite pour un même montant au collectif.

L'année 1963 verra l'ouverture de la liaison directe Paris-Marseille, de la transversale Marseille-Toulouse-Bordeaux, ainsi que la desserte de Saint-Brieuc sur la ligne Paris-Brest. Très probablement en 1962, 300.000 passagers pourront prendre place à bord de ces avions.

Le transport aérien intérieur se trouvera ainsi très vite au niveau qui doit être celui d'un Etat moderne et économiquement actif.

Répondant à la question posée par M. Charret concernant la flotte d'Air Inter, je rejoins M. Anthonioz dans son souci d'agir surtout sur la fréquence des services. C'est pourquoi la remise en service du superconstellation sur la ligne Paris-Lyon ne me paraît plus opportune. Ces appareils, d'ailleurs, ont été remplacés par les Vickers pour tendre vers une homogénéité plus grande de la flotte. Le nombre de passagers à transporter gouverne à la fois le nombre des services et le choix du type d'appareils.

Pour terminer, je traiterai de quelques-uns des aspects internationaux de l'aviation civile.

J'aborde immédiatement le domaine de l'organisation du transport aérien avec Air Union. M. Anthonioz me pardonnera si l'aspect encore confidentiel de ses questions ne me permet pas de lui donner toutes les précisions qu'il souhaiterait obtenir.

Vous le savez, le Gouvernement français vient de donner un accord de principe au projet de convention Air Union et a mis au point un texte qui sera incessamment communiqué aux Gouvernements d'Allemagne fédérale, de Belgique et d'Italie. Comme l'a dit pertinemment M. Dupérier, les accords d'Air Union devraient mettre les compagnies aériennes, en particulier Air France, dans une position concurrentielle plus favorable en face des transporteurs américains. Et comme M. Anthonioz, qui l'avait connu à son début et qui a vécu ses retards, je me réjouis de voir ce projet prendre un nouvel élan, d'autant que, comme il l'a rappelé, se prépare la fusion des deux grandes compagnies aériennes américaines qui sont nos plus redoutables concurrents sur l'Atlantique-Nord.

La convention d'Eurocontrol que vous avez ratifiée récemment est aussi un bon outil de coopération internationale.

Le transport aérien français s'est engagé dans un processus de transformation de ses structures sous l'influence des données techniques, en particulier l'utilisation massive des appareils à réaction, et aussi de données politiques, tant en Afrique qu'en Europe. C'est ainsi que les deux compagnies U. A. T. et T. A. I. ont décidé de s'associer en se dotant d'un organe de direction unique, tout en conservant, pour le moment du moins, leur personnalité. Je ne suis pas sûr qu'il faille, à ce propos, envisager dès maintenant la nationalisation de ce genre d'entreprises. J'indique cela afin de ne pas répondre plus avant sur ce point à M. Cermolacce.

L'association U. A. T. T. A. I. remettra en cause les accords entre Air France et la T. A. I. sur la ligne d'Extrême-Orient et sur la ligne tour du monde.

Le développement d'Air Afrique, d'autre part, tend à réduire le trafic aérien des compagnies françaises, ce qui conduit à examiner l'accord d'exploitation conclu entre les grandes compagnies aériennes françaises. Aucune position du Gouvernement n'est encore arrêtée à ce sujet. En tout état de cause, la décision qui doit intervenir prochainement devra être de nature à ne pas léser les intérêts bien compris de l'ensemble des transports aériens français.

Le Gouvernement examine aussi le problème de l'assistance technique à cette jeune compagnie Air Afrique dont la France a encouragé la création, à laquelle elle a fourni ses premiers matériels et à l'avenir de laquelle elle reste attachée.

L'effort d'assistance technique se manifeste aussi par la formation, dans nos écoles, de personnel navigant appartenant aux jeunes Etats d'expression française et, en matière d'infrastructure, par l'agence pour la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar et, plus récemment, par la création de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautique en Algérie. Mais M. Anthonioz a parfaitement montré l'intérêt de ces deux entreprises et je puis l'assurer que j'emploierai tous mes efforts pour que réussisse cette tentative de coopération.

Mesdames, messieurs, c'est à dessein que j'ai terminé cet exposé par les problèmes internationaux. L'aviation civile est, en effet, une branche de transport dont le caractère international s'affirme chaque jour davantage : la S. E. C. N. A., Eurocontrol et, demain, Air Union, en témoignent.

Mais ce n'est pas seulement sur le plan organique, c'est aussi sur le plan technique que l'aviation civile se transforme. Ce budget en porte la trace dans la mesure notamment où il prévoit les crédits nécessaires à la fabrication du prototype d'avion supersonique, autre forme de collaboration à l'échelle internationale.

Je serais cependant tenté de dire qu'il s'agit, sur le plan financier, d'un budget de transition, si je ne craignais d'encourir les reproches de M. le secrétaire d'Etat au budget. Je crains, en effet, que le caractère d'expansion, qui est le propre de l'aviation civile, n'ait pas été totalement traduit dans le budget de 1953.

C'est donc avec l'intention de préparer, dès 1964, la phase nouvelle de transformation dans laquelle la technique va nous conduire, que je vous demande, mesdames, messieurs, de voter le présent budget. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T. et du groupe des républicains indépendants).

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. Je demande la parole.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. Je veux d'abord vous remercier, monsieur le ministre, pour les assurances que vous m'avez données en ce qui concerne l'intervention en faveur des aéro-clubs des collectivités locales et de toutes les associations qui ont pour mission et pour vocation de procéder à l'aménagement des plates-formes. Je suis certain que ces assurances seront suivies d'effet et je vous exprime ma reconnaissance.

Il est un autre point que je désire reprendre. Evoquant les problèmes que pose la desserte intérieure, vous avez rappelé son état actuel. Mais il est une question que vous n'avez pas traitée.

Il s'agit — nous avons fait allusion à ce problème cet après-midi — de l'incidence du développement de la desserte intérieure sur le tourisme. Celle-ci pose en premier lieu le problème des relations dites saisonnières avec les stations que vous connaissez. Ces relations internes, il sera, je crois, assez facile de les régler car elles ne posent qu'un problème de crédits. Qu'il s'agisse de relier Paris à Biarritz, Paris à Vichy, Lyon à Vichy ou Lyon à Biarritz, on peut établir aisément une convention.

Où la solution devient plus difficile, tout en restant nécessaire, c'est quand il s'agit de relier par exemple Vichy à Biarritz. Dans l'état des faits, cela n'est pas possible. Et si Air Inter à la prétention de le faire, elle se heurte alors au veto que vous connaissez.

Il est donc regrettable que des services de cette nature, si bénéfiques à l'économie du pays, en particulier au tourisme, ne puissent exister. Alors que des compagnies anglaises relient Londres à Biarritz ou à Vichy, nous n'avons pas, nous, la possibilité de créer les services correspondants.

Monsieur le ministre, je désirais vous entretenir de cette question parce que, compréhensif comme toujours, je sais que vous aurez le souci de remédier à cette situation. D'avance, je vous en remercie.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne pense pas que la question de M. Anthonioz appelle une réponse immédiate.

Je reconnais qu'un problème est posé. Il faut l'étudier, mais l'on se heurte à de très gros obstacles.

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. C'est pourquoi je vous l'ai soumis, monsieur le ministre. Je sais que la solution de ce problème est à votre mesure!

Mme la présidente. La discussion est close.
Nous arrivons à l'examen de l'état B, titre III.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je demande la parole.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, je réponds maintenant à M. Davoust qui a bien voulu attirer mon attention sur notre politique à l'égard du personnel, spécialement du personnel technique du secrétariat à l'aviation civile.

Je veux rappeler en premier lieu que l'année écoulée a été marquée par l'aboutissement de certaines mesures qui tenaient à cœur au personnel intéressé : d'abord, les nouveaux statuts des techniciens de la navigation aérienne et de la météorologie ont été publiés, comportant la création des nouveaux grades de technicien supérieur et de chef-technicien ; ensuite, des relevements indiciaires, de 20 à 60 points nets en fin de carrière, ont été adoptés ; enfin, le régime des indemnités du personnel technique a été modifié, l'indemnité spéciale de sécurité aérienne étant maintenant alimentée sur fonds de concours, alimenté lui-même par les redevances d'atterrissage. Cette formule est, je crois, heureuse car elle permet de lier ainsi, dans certaines limites, le montant de l'indemnité perçue à la progression du trafic.

Je ne nie pas qu'il reste de ces problèmes en suspens. Je ne voudrais pas trop allonger cette réponse, mais je vais reprendre rapidement ce qu'a développé M. Davoust.

En ce qui concerne l'intégration des agents contractuels, un premier pas a été fait avec la réforme des statuts des personnels techniques, que j'ai évoquée tout à l'heure. Cette réforme permet, en effet, l'intégration des agents contractuels de première et de deuxième catégories. Pour les agents de troisième catégorie, la question reste posée et devra être réexaminée à l'occasion du budget de 1964.

En ce qui touche la rémunération des agents sur contrat, le ministère des finances m'a donné son accord pour une augmentation de 20 à 25 points d'indice à compter du 1^{er} janvier 1962.

Pour le bénéfice du service actif, les administrations intéressées examineront la question de près et une décision devrait maintenant pouvoir intervenir dans un délai proche.

Quant aux transformations d'emplois et à la question des agents en surnombre, j'ai bien pris note des observations présentées et j'étudierai les cas.

Pour les ingénieurs des travaux de la météorologie, le statut a été examiné en conseil d'Etat et va pouvoir être prochainement publié. Celui des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne a été étudié en comité technique paritaire ; il est en cours de mise au point.

De même, les statuts des ingénieurs de la navigation aérienne et de la météorologie vont être remaniés en vue d'améliorer le déroulement de carrière des intéressés.

Je reconnais volontiers que ce personnel technique doit accomplir des tâches qui exigent de lui une qualification poussée et qui mettent en cause, de façon directe, sa responsabilité. J'ai insisté tout à l'heure sur la sécurité aérienne. Elle est ici visée au premier chef. C'est pourquoi je serai toujours favorable à toute mesure qui pourrait améliorer le sort de ce personnel, compte tenu, bien entendu, de la situation générale de la fonction publique.

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre III de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile), au chiffre de 7.374.119 francs.

(La réduction de crédit, mise aux voix, est adoptée.)

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile), au chiffre de 29.117.239 francs.

(Le titre IV de l'état B, mis aux voix, est adopté.)

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile), l'autorisation de programme au chiffre de 310.870.000 francs.

(L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.)

Mme la présidente. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile), le crédit de paiement au chiffre de 136.360.000 francs.

(Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile), l'autorisation de programme au chiffre de 34.130.000 francs.

(L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.)

Mme la présidente. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile), le crédit de paiement au chiffre de 19.730.000 francs.

(Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.)

Mme la présidente. La suite du débat budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

DEPOT D'AVIS

Mme la présidente. J'ai reçu de M. Ribadeau-Dumas un avis, présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de finances 1963 (2^e partie) (n° 22) (cinéma).

L'avis sera imprimé sous le n° 109 et distribué.

J'ai reçu de M. Schnebelen un avis, présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie) (n° 22) (anciens combattants et victimes de guerre).

L'avis sera imprimé sous le n° 110 et distribué.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Jeudi 17 janvier, à dix heures, première séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie), n° 22 (rapport n° 25 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Finances et affaires économiques :

I — Charges communes, article 53 et amendements n° 40 (rectifié), 41, 42 et 46 du Gouvernement (annexe n° 13. — M. Guy Ebrard, rapporteur spécial; avis n° 57 de M. Bertrand Denis, au nom de la commission de la production et des échanges; avis n° 69 de M. Nou, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

Intérieur, article 56 et amendement n° 43 du Gouvernement (annexe n° 16. — M. Edouard Charret, rapporteur spécial; avis n° 104 de M. Zimmermann, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion des affaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Fin de la discussion des affaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures quarante-cinq minutes.)

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

Ordre du jour établi par la conférence des présidents.

(Réunion du mercredi 16 janvier 1963.)

M. le président de l'Assemblée nationale a convoqué pour le mercredi 16 janvier 1963 la conférence des présidents, constituée conformément à l'article 48 du règlement.

En conséquence, la conférence des présidents s'est réunie et a établi comme suit l'ordre du jour des séances de la session extraordinaire que l'assemblée tiendra jusqu'au vendredi 8 février 1963 inclus :

Mercredi 16 janvier 1963, soir :

Discussion des crédits de l'aviation civile et commerciale, ce débat devant être poursuivi jusqu'à son terme.

Jeudi 17 janvier 1963, matin à 10 heures, après-midi jusqu'à 18 heures et soir à 21 heures :

Discussions :

Des crédits des charges communes du budget des finances et des affaires économiques ;

Du budget de l'intérieur,

ces débats devant être poursuivis jusqu'à leur terme.

Vendredi 18 janvier 1963, matin, après-midi et soir :

Discussions :

Du budget des affaires culturelles ;

Des crédits des services financiers du budget des finances et des affaires économiques ;

Du budget annexe de l'imprimerie nationale ;

Du budget de l'éducation nationale.

Samedi 19 janvier 1963, matin, et éventuellement après-midi :

Fin de la discussion du budget de l'éducation nationale.

Lundi 21 janvier 1963, après-midi et soir :

Discussions :

Du budget de la justice ;

Du budget de la coopération,

ces débats devant être poursuivis jusqu'à leur terme.

Du budget des affaires algériennes et du budget du Sahara, ces deux budgets faisant l'objet d'un débat commun.

Mardi 22 janvier 1963, matin, après-midi et soir :

Discussions :

Du budget des affaires algériennes et du budget du Sahara (suite) ;

Du budget des départements d'outre-mer ;

Du budget des territoires d'outre-mer,

ces trois débats devant être poursuivis jusqu'à leur terme ;

Du budget des anciens combattants et victimes de la guerre.

Mercredi 23 janvier 1963, matin, après-midi et soir :

Discussions :

Du budget des anciens combattants et victimes de la guerre (fin) ;

Des budgets militaires.

Jeudi 24 janvier 1963 :

Matin, fin de la discussion des budgets militaires.

Après-midi jusqu'à dix-huit heures et soir, à vingt et une heures, discussion du budget des affaires étrangères, ce débat devant être poursuivi jusqu'à son terme.

Vendredi 25 janvier 1963, matin, après-midi et soir :

Discussions :

Des crédits de l'énergie atomique ;

Des crédits du plan et de l'aménagement du territoire ;

Des comptes spéciaux du Trésor ;

Des articles du projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie n° 22, 25) et vote sur l'ensemble.

Mardi 5 février 1963, après midi ;

Mercredi 6 février 1963, après-midi ;

Jeudi 7 février 1963, après-midi ;

Et vendredi 8 février 1963, après-midi :

Discussions :

Du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération monétaire conclu le 12 mai 1962 entre le Gouvernement de la République française, d'une part, et les Gouvernements respectifs des Républiques membres de l'union monétaire Ouest-africaine, d'autre part (n° 56) ;

Du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la réalisation de certains travaux d'équipement rural, notamment en matière d'hydraulique (n° 48) ;

En deuxième lecture, du projet de loi portant réforme de l'enregistrement, du timbre et de la fiscalité immobilière ;

En deuxième lecture, de la proposition de loi tendant à modifier certaines dispositions du code civil relatives à l'adoption et à la légitimation adoptive.

Enfin, le troisième tour de scrutin pour l'élection des douze juges titulaires à la Haute Cour de justice et éventuellement le scrutin pour l'élection des six juges suppléants ont été fixés au mardi 22 janvier 1963, après-midi, dans les salles voisines de la salle des séances.

Modifications aux listes des membres des groupes.

(Journal officiel [lois et décrets] du 17 janvier 1963.)

GRUPE D'UNION POUR LA NOUVELLE REPUBLIQUE- UNION DEMOCRATIQUE DU TRAVAIL (216 membres au lieu de 203.)

Ajouter les noms de MM. Brousset, Chalopin, Ducap, Fric, Girard, Albert Gorge, Lathière, Mme Launay, MM. Lecornu, Bernard Rocher, Touret, Trémollières, Tricon.

Apparentés aux termes de l'article 19 du règlement.
(18 membres au lieu de 16.)

Ajouter les noms de MM. Pezout et Rousselot.

LISTE DES DEPUTES N'APPARTENANT A AUCUN GROUPE (10 au lieu de 25.)

Supprimer les noms de MM. Brousset, Chalopin, Ducap, Fric, Girard, Albert Gorge, Lathière, Mme Launay, MM. Lecornu, Pezout, Bernard Rocher, Rousselot, Touret, Trémollières, Tricon.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

Art. 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 la 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. »

550. — 16 janvier 1963. — M. Delechenal demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques : 1° s'il est exact qu'une taxe égale à 10 p. 100 environ de la redevance payée aux garages doit être réglée par les propriétaires de véhicule laissant leur voiture à un garage public ; 2° dans l'affirmative, s'il ne lui semble pas opportun de supprimer une telle imposition dont les conséquences paraissent extrêmement fâcheuses. Car, si une telle taxe était effectivement appliquée, elle aurait pour conséquence de pénaliser les propriétaires de voiture, déjà si lourdement imposés, et de les inciter à laisser leur voiture sur la chaussée au détriment d'une circulation déjà si difficile.

551. — 16 janvier 1963. — M. Chauvet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'une société anonyme française ayant exercé une activité en Indochine possédait, au siège de son exploitation locale, un stock de matières premières qui a été détruit par faits de guerre. Ce stock ayant été reconstitué par autofinancement, la société a perçu une indemnité de dommages de guerre, dont la comptabilisation a eu pour contrepartie l'inscription au passif du bilan d'un poste de réserve. Il lui demande quels impôts devraient être acquittés : 1° en cas d'incorporation de ladite réserve au capital de la société ; 2° en cas de distribution de cette réserve aux actionnaires.

552. — 16 janvier 1963. — M. Chauvet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'une opération ne perd pas son caractère de fusion lorsque la société absorbée conserve la portion d'actif nécessaire au règlement du passif et prolonge son existence du temps nécessaire à sa liquidation (cass. req. 21 juillet 1932, instr. n° 4131 parag 14). Il lui demande si la même règle s'applique en cas de scission de sociétés, et si, par suite, les avantages fiscaux prévus pour les scissions de sociétés peuvent être invoqués lorsque la société scindée conserve seulement l'actif nécessaire pour régler son passif, l'acte de scission prévoyant que, dans le cas où il apparaîtrait un excédent d'actif, celui-ci serait remis à l'une des sociétés bénéficiaires des apports dont la prime de scission serait augmentée d'autant et que, dans l'hypothèse d'un excédent de passif, celui-ci serait pris en charge par les actionnaires de la société divisée, de telle sorte que ladite société conserve une fraction de son actif brut, mais ne garde pas une portion de son actif net, ce qui semble répondre à la condition prévue à l'article 18 du code général des impôts, selon laquelle la société scindée doit apporter l'intégralité de son « actif », cette dernière expression désignant l'actif net et non l'actif brut.

553. — 16 janvier 1963. — M. Chauvet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que les services de la direction générale des impôts obligent les industriels à acquitter la taxe sur la valeur ajoutée sur la valeur des travaux immobiliers qu'ils exécutent eux-mêmes pour les besoins de leur entreprise, quitte à déduire cette taxe le mois suivant. Il lui demande : 1° quelles sont les raisons de cette exigence, notamment quand il s'agit d'entreprises qui acquittent la taxe sur la valeur ajoutée sur la totalité de leurs ventes, alors que l'administration des douanes, dans une instruction du 10 août 1960 (texte 60-201, n° 20) a précisé formellement que « depuis l'institution de la taxe sur la valeur ajoutée pétrolière, la théorie de la livraison à soi-même n'est plus applicable. En effet, conformément aux règles de droit commun, les entreprises qui se livrent à elles-mêmes ne sont pas redevables de la taxe lorsque les installations servent à obtenir les produits passibles de la T. V. A. ; 2° quel est le fondement légal en vertu duquel la règle du décalage d'un mois est appliquée en la circonstance, alors que l'article 273 du code général des impôts ne la prévoit qu'en ce qui concerne les ventes et les importations.

554. — 16 janvier 1963. — M. Billoux expose à M. le ministre des finances et des affaires étrangères que les accords de Paris interdisent formellement à la République fédérale allemande la possession d'armes atomiques. Or, en contradiction avec cette disposition : 1° l'accord Adenauer-Ball permettra à la République fédérale allemande de coopérer à la mise sur pied d'une force nucléaire multilatérale dans le cadre de l'O. T. A. N. ; 2° dans la conférence de presse du 14 janvier 1963, il a été indiqué : « En l'occurrence (disposition d'armes atomiques) il appartient à l'Allemagne de dire ce qu'elle veut et de mener sa politique », autrement dit, la République fédérale allemande peut disposer d'armes atomiques si elle le désire. Il lui demande quand et dans quelles conditions : 1° le Gouvernement français a décidé d'abandonner la clause dite de garantie concernant les armes atomiques à la République fédérale allemande ; 2° une telle décision a été prise par les autres signataires des accords de Paris.

555. — 16 janvier 1963. — M. Bricout expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que, par son arrêté du 22 novembre 1962, publié au Bulletin officiel des prix du 24 novembre, les laboratoires ont été autorisés à majorer le prix de leurs analyses médicales d'environ 20 p. 100. Mais le tarif de responsabilité des caisses de sécurité sociale n'a pas été modifié. Il en résulte un « dépassement légal » mis à la charge des assurés, et qui s'ajoute au ticket modérateur. Il lui demande s'il lui serait possible, en accord avec le ministre du travail, de synchroniser ses arrêtés, comme cela se pratique pour la prothèse et les accessoires de pansement.

556. — 16 janvier 1963. — M. Bricout demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre : 1° pour quelles raisons les modalités d'application du décret n° 61-443 du 2 mai 1961, portant règlement d'administration publique, prévu par l'article 1^{er} du décret n° 57-1405 du 31 décembre 1957, ne sont pas encore adoptées ; 2° si leur adoption définitive est susceptible d'intervenir prochainement.

557. — 16 janvier 1963. — M. Blisson expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que le commandant d'un navire de la marine marchande bénéficie généralement, en dehors de son traitement, de commissions qui lui sont versées par certains approvisionneurs. Il lui demande si l'administration des contributions directes est en droit de considérer que ces commissions, qui ne constituent qu'un revenu accessoire attaché à l'exercice de l'emploi et représentent 5 p. 100 environ du traitement principal, ne peuvent pas être ajoutées à celui-ci et bénéficier des divers abattements et réductions correspondants, mais doivent être taxées au titre des bénéfices des professions non commerciales.

558. — 16 janvier 1963. — M. Lepidl appelle l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative sur la situation de plus en plus critique de la fonction publique, et notamment des cadres et ingénieurs, qui, chaque année, plus nombreux, quittent le service de l'Etat pour le secteur nationalisé ou le secteur privé, dont les salaires sont nettement plus avantageux. Cette situation prive l'Etat de concours dont il a précisément chaque jour plus besoin, sans contrepartie, puisque le recrutement devient, pour les mêmes raisons, de plus en plus difficile. En dehors de ces évènements vers des secteurs plus favorisés, un malaise tend à s'emparer de la fonction publique, décourageant ceux qui y participent et ceux qui pensaient s'y engager. Il lui demande s'il compte harmoniser, le plus rapidement possible, les salaires et traitements de la fonction publique avec ceux du secteur nationalisé et privé, afin de redonner confiance et courage à ceux dont la mission est de servir loyalement l'Etat, et mettre en œuvre un vaste plan de reclassement de la fonction publique capable de redonner sa stabilité à notre administration.

559. — 16 janvier 1963. — M. Alduy expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la loi de finances rectificative pour 1962, n° 62-873 du 31 juillet 1962, en son article 6, apporte quelques aménagements au régime des pensions militaires d'invalidité, permettant ainsi aux militaires rayés des contrôles pour invalidité imputable au service de cumuler la pension d'invalidité au taux du grade avec la pension rémunérant les services ou la solde de réforme. Cependant, le bénéfice de la pension d'invalidité au taux du grade ne sera attribué qu'aux militaires admis à pension d'invalidité après la promulgation de la loi de finances rectificative, créant ainsi parmi les militaires invalides deux catégories distinctes : d'une part, les invalides d'avant la promulgation, pensionnés au taux du soldat, d'autre part, les invalides d'après la promulgation, pensionnés au taux du grade. Cette disposition, si elle était maintenue, créerait une inégalité choquante qui méconnaîtrait sans aucune justification les droits des pensionnés ou ayants cause dignes d'intérêt : tous les invalides des guerres 1914-1918, 1939-1945, d'Indochine et d'Algérie, ainsi que les veuves des militaires invalides décédés avant la promulgation de la loi de finances rectificative. Il lui demande s'il n'envisage pas d'étendre le bénéfice de cette loi à tous les intéressés, quelle que soit la date d'admission à pension à compter de la promulgation de ladite loi.

560. — 16 janvier 1963. — M. Alduy expose à M. le ministre des armées que la loi de finances rectificative pour 1962, n° 62-873 du 31 juillet 1962, en son article 6, apporte quelques aménagements au régime des pensions militaires d'invalidité, permettant ainsi aux militaires rayés des contrôles pour invalidité imputable au service de cumuler la pension d'invalidité au taux du grade avec la pension rémunérant les services ou la solde de réforme. Cependant, le bénéfice de la pension d'invalidité au taux du grade ne sera attribué qu'aux militaires admis à pension d'invalidité après la promulgation de la loi de finances rectificative, créant ainsi parmi les militaires invalides deux catégories distinctes : d'une part, les invalides d'avant la promulgation, pensionnés au taux du soldat, d'autre part, les invalides d'après la promulgation, pensionnés au taux du grade. Cette disposition, si elle était maintenue, créerait une inégalité choquante qui méconnaîtrait sans aucune justification les droits des pensionnés ou ayants cause dignes d'intérêt : tous les invalides des guerres 1914-1918, 1939-1945, d'Indochine et d'Algérie, ainsi que les veuves des militaires invalides décédés avant la promulgation de la loi de finances rectificative. Il lui demande s'il n'envisage pas d'étendre le bénéfice de cette loi à tous les intéressés, quelle que soit la date d'admission à pension à compter de la promulgation de ladite loi.

561. — 16 janvier 1963. — M. Davoust appelle l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur les dispositions du décret n° 62-1463 du 26 novembre 1962 précisant les modalités d'application de la loi du 30 décembre 1906 sur les ventes au débailage. Il lui demande si, dans le cas des marchands de tapis, de bijoux, de draps et autres marchandises, qui, périodiquement, prospectent les villes de province en faisant au préalable une publicité tapageuse par affiches ou voie de presse et s'installent dans la salle qu'ils peuvent trouver (salle de conférences, salle d'hôtel, salle de spectacles, etc.), le maire est en droit de refuser l'autorisation prévue par le décret susvisé, lorsque toutes les pièces prévues à

l'article 6 du décret sont régulièrement fournies par ces vendeurs au débailage. En d'autres termes, il lui demande si le maire a un pouvoir discrétionnaire d'apprécier si l'autorisation peut être refusée ou accordée suivant que ces ventes au débailage gênent ou ne gênent pas le commerce local, ou, au contraire, s'il doit appliquer stricto sensu les dispositions du décret et automatiquement délivrer l'autorisation lorsque les pièces qui lui sont remises sont régulières.

562. — 16 janvier 1963. — M. Davoust appelle l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative sur le classement des fonctionnaires d'Etat qui ont d'abord été classés dans la hiérarchie en indices nets, puis en indices bruts, et enfin en indices réels, lesquels après quelques mois ont pris l'appellation d'indices nouveaux. Cela n'aurait pas d'importance si ce classement était définitif. Or, les indices nouveaux sont sujets à des variations périodiques, puisque l'ouverture de la grille indiciaire est prévue et que les différentes décisions qui affectent cette ouverture se répètent chaque fois sur l'ensemble du classement indiciaire. Il lui demande si les livrets édités par les Journaux officiels donnant le calcul des traitements ne pourraient pas comporter deux colonnes (la colonne des indices bruts et la colonne des indices nouveaux), afin d'éviter aux comptables d'utiliser pour chaque calcul de traitement la table de concordance.

563. — 16 janvier 1963. — M. Davoust expose à M. le Premier ministre que les fonctionnaires de la Mayenne se plaignent de ce que la ville de Laval soit classée dans la dernière zone pour le calcul de l'indemnité de résidence, alors que des villes beaucoup moins importantes et où le coût de la vie n'est pas plus élevé sont classées dans une zone plus avantageuse. Il lui demande dans quelles conditions ce classement pourrait être revu, les démarches qu'il y a lieu d'effectuer, et l'accueil qu'une telle requête serait susceptible de recevoir.

564. — 16 janvier 1963. — M. Le Theule rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que le décret n° 59-57 du 6 janvier 1959, portant réforme de l'enseignement public, substitue, en application des dispositions de son article 28, le collège d'enseignement général au cours complémentaire, et prévoit, en son article 59, bien que soit maintenu le régime administratif et financier des établissements d'enseignement existants, que des décrets : « procéderont aux adaptations nécessaires ». Or, il semble qu'à ce jour n'ont pas encore été promulgués les textes réglementaires définissant le statut des collèges d'enseignement général et précisant la contribution des communes aux frais d'entretien et de fonctionnement de ces établissements scolaires. Soulignant que le régime actuel de répartition des dépenses de fonctionnement et d'équipement impose aux communes des charges telles que beaucoup d'entre elles ne les supportent qu'avec difficulté, il lui demande s'il envisage de prendre d'urgence les mesures utiles à l'élaboration du statut des collèges d'enseignement général que rendent indispensables, d'une part, l'évolution naturelle de l'institution, et, d'autre part, les structures nouvelles instituées par le décret de 1959 précité.

565. — 16 janvier 1963. — M. Pierre Bas attire l'attention de M. le ministre des rapatriés sur le cas d'un jeune ménage avec 2 enfants en bas âge, qui héberge 6 personnes rapatriées d'Algérie dont 3, âgés respectivement de 78, 82 et 85 ans, sont gravement malades. L'immeuble qu'ils occupent, situé dans le 6^e arrondissement à Paris, devant être prochainement détruit, toutes ces personnes ont reçu leur congé pour le 1^{er} janvier 1963. Il lui demande s'il existe des règlements ou des procédures permettant de solutionner rapidement de tels cas, malheureusement trop nombreux.

566. — 16 janvier 1963. — M. DuVillard expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des affaires algériennes le douloureux problème des nombreux Français qui ont été arrêtés après la proclamation de l'indépendance algérienne et qui se trouvent encore internés dans des camps. Il lui demande : 1° quelles sont les mesures qu'a prises, ou qu'envisage de prendre, le Gouvernement pour mettre rapidement fin à la situation de nos malheureux compatriotes ; 2° s'il est au courant du sort réservé à ceux qui sont ou qui ont été détenus, à raison de 1.500 à 2.000, par la villa 4 aux environs de Tilsit-sur-Mer.

567. — 16 janvier 1963. — M. Herman expose à M. le ministre du travail que la famille d'un assuré social perd tout droit aux prestations de l'assurance maladie six mois après le décès du chef de famille, si la mère n'est pas elle-même salariée. Certes, il faut se féliciter des améliorations apportées récemment à cette situation par le décret du 30 octobre 1962 portant de 1 à 6 mois le délai ci-dessus ; et l'article de la loi de finances sur les pensions de réversion des veuves dont le mari est décédé avant 60 ans ; l'attribution de la pension entraînant la réouverture de droits à l'assurance maladie. Mais ces progrès font encore mieux ressortir

la situation difficile des veuves qui ont perdu leurs droits. A l'expiration des six mois, nombreuses sont celles qui n'ont pas encore pu trouver un emploi et dont les enfants ne sont pas parvenus à un âge leur permettant de venir en aide à leur famille. Il lui demande s'il n'envisage pas : a) soit de maintenir le bénéfice de l'assurance maladie à la famille jusqu'au moment où la mère aura trouvé un emploi ; b) soit de permettre aux veuves de bénéficier réellement de la possibilité, actuellement existante, de s'affilier à l'assurance volontaire, en créant à leur profit une classe de cotisation spéciale inférieure à la classe I.

568. — 16 janvier 1963. — M. Alduy expose à M. le ministre du travail qu'aux termes des dispositions de l'article 310 du code de la sécurité sociale les invalides incapables d'exercer une profession, et ainsi dans l'obligation d'avoir recours à l'assistance d'une tierce personne, sont classés dans le groupe 3 et bénéficient de la majoration pour tierce personne. Cette majoration, comprise dans le calcul des ressources pour l'octroi de l'allocation-logement, les prive ainsi très souvent du bénéfice de cet avantage. Il lui demande s'il n'envisage pas de donner toutes instructions utiles aux caisses d'allocations familiales, tendant à considérer la majoration pour tierce personne, non comme une ressource proprement dite, mais plutôt comme la contrepartie de la rémunération de l'assistance de la tierce personne à laquelle l'invalidé est obligé d'avoir recours en raison de son état, de manière à permettre à cette catégorie d'allocataire de ne pas être privée, comme c'est souvent le cas, du bénéfice de l'allocation logement.

569. — 16 janvier 1963. — M. Alduy attire l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur la situation des conducteurs des travaux publics de l'Etat quant à leur classement dans la grille indiciaire des agents de la fonction publique. A plusieurs reprises, en réponse à des interventions de parlementaires, il a fait connaître « qu'il avait toujours considéré comme valables les propositions présentées initialement dans le cadre de la réforme des services extérieurs des ponts et chaussées et qui tendaient au classement des conducteurs des travaux publics de l'Etat dans une échelle d'indice terminal 365 brut... » et « que l'aménagement des carrières de tous les fonctionnaires de la catégorie C a réglé la question sur le plan indiciaire en ce qui concerne les conducteurs des travaux publics de l'Etat ». Or, le grade de conducteur des travaux publics de l'Etat demeure, illogiquement d'ailleurs, si l'on se réfère aux avis émis en décembre 1952 et octobre 1959 par le conseil supérieur de la fonction publique, classé dans l'échelle indiciaire ME 1 avec une fin de carrière à l'indice brut 345. Mais, en vertu des dispositions prises pour l'aménagement des carrières de tous les fonctionnaires de la catégorie C, les conducteurs des T. P. E. des 9^e et 10^e échelons de l'échelle ME 1 peuvent accéder à l'échelle ME 2, dont l'indice brut est 365, indice qui reste quand même très insuffisant. Cette accession n'est cependant possible que pour un nombre d'agents égal à 25 p. 100 de l'effectif total du corps, soit à environ 1.200 conducteurs des T. P. E. Compte tenu de ce pourcentage, il semble a priori que la promotion dans l'échelle supérieure ME 2 ne peut être assurée, dans les prochaines années à venir, de façon satisfaisante pour tous les conducteurs des T. P. E. que si, tout au moins dans les derniers échelons actuels de l'échelle ME 1, la composition de l'effectif présente une certaine continuité arithmétique dans la pyramide des âges. Il lui demande de lui indiquer, à la date du 1^{er} janvier 1962 : 1^o l'effectif des conducteurs des T. P. E. classés en échelle ME 1 : a) au 10^e échelon ; b) au 9^e échelon ; c) au 8^e échelon ; 2^o la répartition par âge des effectifs ci-dessus :

ECHELONS	AGES											
	Plus de 60 ans.	60 ans.	59 ans.	58 ans.	57 ans.	56 ans.	55 ans.	54 ans.	53 ans.	52 ans.	51 ans.	50 ans.
10 ^e échelon....												
9 ^e échelon....												
8 ^e échelon....												

570. — 16 janvier 1963. — M. Alduy appelle l'attention de M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre sur les blessés crâniens atteints de déficience auditive qui n'ont obtenu, depuis 1956, aucune amélioration de situation, en particulier aucune révision des barèmes concernant cette infirmité qui sont nettement insuffisants. Par ailleurs, la nécessité d'une tierce personne pour certains cas doit être reconnue. Les allocations spéciales ont été créées pour les aveugles, les amputés, les paraplégiques et hémiparaplégiques, etc., et seuls les sourds de guerre ont été oubliés. Il serait urgent qu'enfin des mesures soient prises en vue de fixer les droits moraux et matériels des sourds de guerre, réparant ainsi l'injustice qui leur est faite depuis de si nombreuses années. Il lui demande s'il compte agir dans le sens indiqué ci-dessus.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ALGERIENNES

60. — M. Guillon demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des affaires algériennes quelle est la situation de nos consuls en Algérie. Il lui a, en effet, été rapporté que ces consuls n'étaient pas payés depuis quatre mois et demi et ne savaient même pas quel serait leur traitement. (Question du 11 décembre 1962.)

Réponse. — Il est exact que le paiement des traitements de nos consuls en Algérie n'a pu s'effectuer qu'avec un certain retard. Ce retard est dû, d'une part, aux délais nécessités par les procédures de créations d'emplois et d'ouverture de crédits, d'autre part, aux difficultés rencontrées par l'ambassade de France à Alger dans la mise sur pied d'un service de comptabilité et la recrutement de personnels spécialisés. Nos représentants en Algérie ne relevant pas, à titre principal, du ministre des affaires étrangères, des difficultés d'ordre juridique se sont également produites lorsqu'il s'est agi de faire application aux fonctionnaires provenant du ministère de l'intérieur des dispositions du décret n° 49-1345 du 4 septembre 1949 fixant les modalités de la rémunération spéciale aux agents du ministère des affaires étrangères en service à l'étranger. Ces difficultés sont actuellement résolues. Il est à noter que des avances avaient été consenties en tant que de besoin à nos représentants en Algérie.

ARMEES

73. — M. Malnguy demande à M. le ministre des armées s'il compte apporter un nouvel assouplissement au régime des sursis d'incorporation en faveur des jeunes gens élèves de classes de formation professionnelle, pour leur permettre d'utiliser en totalité les possibilités qui leur sont offertes par le décret n° 51-118 du 31 janvier 1961 (modifié par le décret n° 62-1045 du 3 septembre 1962). L'article 10, récemment modifié, de ce décret permet aux jeunes gens poursuivant des études dans des écoles de formation professionnelle ne donnant pas droit à la sécurité sociale étudiante de solliciter un sursis d'incorporation se terminant désormais le 31 octobre de l'année civile où ils ont vingt ans. Il paraît donc anormal que, par contre, l'article 12 (§ B) maintienne, dans l'année civile où ils ont vingt ans, l'obligation d'entrer dans une classe donnant droit à la sécurité sociale étudiante. Si l'on sait que, d'une part, pour la plupart des écoles techniques la sécurité sociale étudiante n'est accordée aux élèves qu'en dernière ou avant-dernière année d'études et que, d'autre part, des sursis pour ces élèves sont néanmoins susceptibles d'être accordés dans la mesure où leur scolarité peut se terminer le 31 octobre de l'année civile où ils ont vingt-trois ans, il semblerait logique, dans un souci de mise en concordance des âges, de ramener à vingt et un ans au lieu de vingt ans l'obligation d'entrer dans une classe donnant droit à la sécurité sociale étudiante. Cet aménagement judicieux permettrait alors aux élèves des écoles techniques de pouvoir utiliser au maximum les dispositions du décret actuel réglant les conditions d'attribution des sursis, à savoir : a) études secondaires ; préparation au baccalauréat jusqu'à vingt ans ; b) en cas d'échec, changement d'orientation et recherche d'accès aux études techniques ; classe préparatoire jusqu'à vingt et un ans ; c) études techniques proprement dites jusqu'à vingt-trois ans. (Question du 12 décembre 1962.)

Réponse. — Le problème exposé dans la présente question n'a pas échappé à l'attention du ministre des armées. Cependant, il convient de souligner que la modification de l'article 12 suggérée par l'honorable parlementaire ne s'imposait pas en 1962. En effet, au cours de l'année écoulée, les jeunes gens visés pouvaient bénéficier d'un sursis en regard des dispositions de l'article 10, puisque la limite d'âge fixée à cet article avait été portée de vingt ans à vingt et un ans. La situation sera différente à partir de juillet 1963 et elle fera l'objet d'une étude approfondie lors des prochains travaux de la commission mixte armées-éducation nationale.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

176. — M. Niles expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'en vertu des articles 7 et 9 du code des pensions civiles et militaires, les femmes fonctionnaires bénéficient, pour l'ouverture du droit à pension, d'une réduction de la condition d'âge et d'une bonification de services à raison d'une année pour chacun des enfants qu'elles ont eus ; qu'en vertu de l'article 31 du même code, des majorations s'ajoutent aux pensions d'ancienneté et proportionnelles des fonctionnaires ayant élevé au moins trois enfants jusqu'à l'âge de seize ans. Pour l'application de ces deux dispositions, les enfants adoptifs ne sont pas pris en considération par ses services, alors que les enfants mort-nés le sont pour l'application des articles 7 et 9. Cette exclusive est particu-

lièrement choquante. Les sentiments d'équité et d'humanité commandent, au contraire, de favoriser l'adoption. Il lui demande s'il a l'intention d'abolir rapidement une telle injustice et, dans l'affirmative, à quelle date. (Question du 18 décembre 1962.)

Réponse. — Les bonifications pour enfants accordées par le code des pensions aux femmes fonctionnaires en vue de les admettre au bénéfice d'une mise à la retraite anticipée constituent un avantage extrêmement important du régime de retraites des fonctionnaires de l'Etat qui ne se justifie plus guère à l'époque actuelle que comme une survivance de dispositions anciennes. Il importe à ce sujet de souligner que le régime général de retraite de la sécurité sociale ne consent aucun régime préférentiel pour les femmes travaillant dans le secteur privé. Celles-ci ne peuvent obtenir une pension vieillesse au taux normal qu'à l'âge de soixante-cinq ans, quelles que soient les sujétions familiales qu'elles ont subies. Dans ces conditions, il n'est pas envisagé une extension au profit des femmes fonctionnaires de la législation traditionnelle telle qu'elle leur est appliquée dans ce domaine depuis 1924.

180. — M. de Poulplquet demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques s'il ne serait pas possible d'incorporer dans la loi n° 48-1450 du 20 septembre 1948, portant réforme du régime des pensions civiles et militaires, la décision ministérielle n° 5461 M/SA 628 du 6 décembre 1957, qui autorise la validation des services accomplis par des ouvriers en régie directe. (Question du 19 décembre 1962.)

Réponse. — Le régime de retraite des fonctionnaires et celui des ouvriers de l'Etat étant coordonnés entre eux, les services validables au titre de l'un sont, en principe, également validables au regard de l'autre. Les services accomplis dans les établissements industriels de l'Etat admis à validation dans le régime des ouvriers peuvent donc l'être également au titre du régime du code des pensions civiles et militaires de retraite, sans qu'il soit nécessaire de prévoir l'intervention d'une disposition particulière à cet effet.

201. — M. Bignon expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 6 de la loi de finances rectificative pour 1962 du 31 juillet 1962 a accordé à tous les militaires de carrière, titulaires d'une pension d'invalidité, le bénéfice du taux de leur grade, ce qui n'est que la réparation de l'injustice commise à leur égard par la loi du 30 avril 1920. En l'absence de toute instruction d'application, il lui demande s'il est dans ses intentions d'appliquer cette disposition à tous les militaires titulaires d'une pension d'invalidité. (Question du 20 décembre 1962.)

Réponse. — Conformément au principe général de la non-rétroactivité des lois, la réforme du régime des pensions d'invalidité des militaires de carrière prévue par l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962, n'est applicable qu'aux personnels rayés des cadres de l'armée postérieurement au 3 août 1962 ainsi qu'aux ayants cause des militaires et marins décédés en activité depuis cette date. Ceux qui ont été rayés des cadres avant le 3 août 1962 demeurent régis par la législation antérieure.

JUSTICE

14. — M. Juszkiewski demande à M. le ministre de la justice : 1° si, en conséquence des dispositions impératives de l'article 8 du décret du 3 août 1962, le maire d'une commune peut, comme il était jusqu'alors de coutume, mettre à la disposition des rédacteurs de journaux locaux les registres de l'état civil aux fins de publication des listes de naissances, mariages, publications de mariages et décès de la commune ; 2° dans la négative, si les officiers de l'état civil peuvent rédiger ou faire rédiger par leurs services des listes concernant l'état civil, en vue de les mettre à la disposition des représentants de presse. (Question du 7 décembre 1962.)

Réponse. — 1° La mise à la disposition des rédacteurs de journaux locaux des registres de l'état civil était irrégulière dès avant la parution du décret du 3 août 1962 (cf. Instruction générale relative à l'état civil, n° 62) ; 2° la publication de listes d'état civil dans les journaux locaux qui n'est pas prévue par les textes législatifs ou réglementaires en vigueur n'est pas, en elle-même, irrégulière ; elle ne le deviendrait que dans la mesure où elle serait de nature à révéler, de manière directe ou indirecte, sans l'accord des intéressés, des renseignements qu'il n'est pas possible de porter à la connaissance des tiers (renseignements relatifs à la filiation par exemple). En outre, la publication de listes de naissances, mariages et décès peut comporter, pour les particuliers, des inconvénients d'ordre pratique (envoi de prospectus divers ; demandes d'appartements en cas de décès, etc.) qui ont amené les mairies de Paris, depuis de nombreuses années, à ne plus fournir de renseignements à la presse en vue de l'établissement de ces listes. Il appartient aux maires, compte tenu des considérations qui précèdent, d'apprécier l'opportunité de la publication dans la presse locale des listes d'état civil.

REFORME ADMINISTRATIVE

28. — M. Davoust demande à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative, dans le cadre de l'enquête menée par ses services, en application de la circulaire n° 459 FP du 2 février 1960 sur le règlement des recrutements : a) quel est l'effectif actuel du corps des administrateurs civils ; b) quel est, sur cet effectif total, le nombre exact des administrateurs intégrés en 1946 ou postérieurement : 1° sur titres ; 2° après nomination sur concours au grade de rédacteur ; 3° en tant qu'anciens agents supérieurs ou secrétaires d'administration au titre du dixième des postes réservés à ces catégories ; 4° en tant qu'anciens fonctionnaires de catégorie A (administrateurs de la France d'outre-mer, préfets, etc.) ; c) quel est le nombre exact d'administrateurs civils sortis de l'école nationale d'administration : 1° recrutés par concours normal ; 2° recrutés par concours réservé aux fonctionnaires. (Question du 7 décembre 1962.)

Réponse. — L'attention de l'honorable parlementaire est tout d'abord appelée sur le fait que la circulaire n° 459 FP du 2 février 1960, à laquelle il est fait allusion, n'a pas pour objet de prescrire une enquête sur les effectifs des différents corps de fonctionnaires mais simplement de rappeler aux administrations qu'il leur appartient de fournir, à l'occasion de chaque recrutement, un certain nombre de renseignements statistiques en vue de permettre de coordonner, à la lumière de données précises, les procédures engagées en ce domaine par les différents départements. Les dispositions de cette circulaire ne concernent du reste pas les administrateurs civils qui sont recrutés par la voie de l'école nationale d'administration. Quoi qu'il en soit, il est possible de donner sur la base des renseignements qui ont été communiqués par les différentes administrations intéressées, les réponses suivantes aux questions posées. L'effectif total des administrateurs civils réellement en fonction dans les administrations centrales et administrations assimilées à la date du 1^{er} janvier 1962 était de : 1.873 (non compris notamment les administrateurs occupant des emplois de direction, les administrateurs en position de détachement ou de disponibilité). Cet effectif se répartissait comme suit selon le mode de recrutement : I. — Administrateurs civils recrutés par une voie autre que celle de l'école nationale d'administration : a) agents issus des anciens cadres de rédacteur et intégrés en 1946 dans le corps des administrateurs civils : 1.157, dont 1.031 nommés au grade de rédacteur à la suite d'un concours normal, et 126 sur titres ; b) agents recrutés au tour extérieur parmi les fonctionnaires appartenant à un corps de catégorie A : 24 ; c) agents provenant d'anciens cadres d'Afrique du Nord et de la France d'outre-mer : 205 ; d) agents nommés en application de textes particuliers : 171 (loi du 26 septembre 1951, loi du 21 décembre 1953, ordonnance n° 58-1016 du 29 octobre 1958, etc.). II. — Administrateurs civils recrutés par la voie de l'E. N. A. : 316. En ce qui concerne la ventilation des administrateurs civils issus de l'E. N. A., en fonction de la catégorie du concours qu'ils ont subi pour entrer à l'école, il y a lieu de noter qu'aucune discrimination n'est faite pendant la scolarité ni lors de la nomination à la sortie de l'école, entre les candidats du « premier concours » ouvert aux jeunes gens titulaires de certains diplômes, et les candidats du « deuxième concours » ouvert aux fonctionnaires justifiant d'une certaine durée de services. Quant à la proportion, par rapport à l'ensemble des élèves nommés à l'E. N. A. depuis 1946, des candidats reçus au premier concours et au deuxième concours, elle est respectivement de trois cinquièmes et deux cinquièmes.

168. — M. Pic expose à M. le ministre chargé de la réforme administrative qu'aucun décret n'est encore intervenu pour l'application de l'ordonnance n° 62-611 du 30 mai 1962 relative à la situation des fonctionnaires des cadres de l'Etat en service en Algérie, notamment en ce qui concerne l'admission au bénéfice des congés spéciaux. Il lui demande dans quelles conditions et dans quel délai ces décrets interviendront, et s'ils seront applicables à toutes les catégories de fonctionnaires précédemment en service en Algérie, c'est-à-dire du cadre A aux cadres C et D inclus. (Question du 18 décembre 1962.)

Réponse. — L'ordonnance n° 62-611 du 30 mai 1962 a édicté plusieurs mesures tendant au dégel des cadres et comportant : 1° soit la mise en congé spécial ; 2° soit la radiation des cadres avec octroi d'une indemnité ; 3° soit la mise à la retraite anticipée. Pour faciliter et hâter la mise en œuvre de ces mesures, une circulaire interministérielle du 11 septembre 1962 a donné toutes instructions utiles à ce sujet. En ce qui concerne le congé spécial, il est précisé à l'honorable parlementaire : 1° que ce régime de congé spécial n'est applicable qu'aux fonctionnaires appartenant à un corps de catégorie A et se trouvant en service en Algérie à la date de l'ordonnance précitée, à l'exclusion de ceux nommés en application de la loi n° 57-871 du 1^{er} août 1957 relative à l'affectation ou au détachement de certains fonctionnaires de l'Etat hors du territoire européen de la France ; 2° que les décrets d'application prévus par l'article 4 de ladite ordonnance sont à l'initiative des différentes administrations gestionnaires afin que chacun de ces textes apporte une solution adaptée aux problèmes spécifiques des différents corps de fonctionnaires. Il s'ensuit donc que ces mesures d'application impliquent une connaissance aussi exhaustive que possible de la situation des personnels en cause : la réunion des informations nécessaires a demandé un certain délai en raison des conditions dans lesquelles se sont effectués les mouvements de fonctionnaires entre l'Algérie et la France. Néanmoins plusieurs départements ont déjà établi et transmis des projets de décrets qui sont actuellement en cours d'examen.

189. — M. Vendroux demande à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative s'il ne serait pas possible d'adapter ou d'interpréter favorablement le statut des fonctionnaires issus de l'école nationale de la France d'outre-mer, de façon à permettre leur intégration immédiate dans des corps analogues, puisqu'ils sont assimilables aux élèves de l'école nationale d'administration, et notamment dans le corps préfectoral, en abrogeant la clause obligeant des trois ans de services outre-mer. (Question du 19 décembre 1962.)

Réponse. — Le décret n° 59-1379 du 8 décembre 1959 a prévu dans son article 34, deuxième alinéa, que les anciens élèves de l'école nationale de la France d'outre-mer, nommés dans le corps des conseillers aux affaires administratives et candidats à l'intégration dans un corps métropolitain homologue, sont astreints à l'accomplissement préalable de trois ans de services en Algérie, dans un Etat de la Communauté, un territoire d'outre-mer, au Togo ou au Cameroun. Un projet de décret abrogeant le deuxième alinéa de l'article 34 du décret du 8 décembre 1959 susvisé a été adopté par le Conseil d'Etat; ce projet, actuellement soumis au contre-seing des ministres intéressés, sera publié prochainement.

TRAVAIL

211. — M. Davoust expose à M. le ministre du travail que les services de la formation professionnelle des adultes (F. P. A.), qui assurent chaque année une qualification à 20.000 salariés, sont devenus indispensables à la solution des problèmes économiques et sociaux de notre pays. Grâce à leur action, de nombreux handicapés physiques ont, de leur côté, pu trouver une activité professionnelle, et les efforts consentis au titre de la promotion sociale depuis la loi du 31 juillet 1959 ont abouti à des résultats concrets. Cependant, il constate que de trop faibles moyens mis à la disposition des centres de F. P. A. pour remplir l'importante mission qui leur est confiée; ainsi le niveau insuffisant des salaires entraîne l'instabilité de certaines catégories d'agents et des démissions nombreuses de l'ordre de un moniteur sur douze, un agent administratif ou de service sur six, un psychotechnicien sur cinq. Les services centraux sont particulièrement touchés par ces déficiences: presque 30 p. 100 des agents quittent leur poste. Aussi, la formation constamment renouvelée des agents entrave la bonne marche des services et engloutit des crédits qu'il serait plus opportun de consacrer à l'amélioration des salaires. Il demande quelles mesures il compte prendre pour que la formation professionnelle des adultes puisse faire face rapidement aux tâches de plus en plus lourdes qui lui sont imposées. (Question du 20 décembre 1962.)

Réponse. — La gestion du personnel de la formation professionnelle des adultes relevant du ministère du travail pose un certain nombre de problèmes qui doivent nécessairement être examinés dans le cadre du statut régissant ledit personnel et compte tenu des impératifs budgétaires auxquels est soumise une institution intégralement financée par les crédits de l'Etat. Des études sont actuellement poursuivies dans les trois domaines où ces problèmes présentent un caractère particulier: celui du taux des salaires, celui de la structure statutaire des traitements, et celui des développements de carrière des intéressés. En ce qui concerne le premier point, un effort a déjà été entrepris au cours des mois écoulés pour améliorer les conditions de rémunération de l'ensemble du personnel considéré par un assouplissement du système de référence commandant l'évolution du montant de leurs salaires. D'autre part, une étude approfondie est en cours portant sur les modifications de structure qu'il conviendrait d'apporter à la grille hiérarchique des traitements du

personnel de la F. P. A. pour l'adapter à la diversification et à l'élévation des niveaux de qualifications entraînés par l'élargissement du domaine des formations couvert par l'institution. Enfin, une attention toute particulière est portée en ce moment au problème des conditions de carrière offertes au personnel intéressé sous le double aspect, d'une part, de possibilités prolongées d'avancement dans le même emploi, d'autre part, de perspectives de promotion à un emploi supérieur ouvertes grâce à la mise en place de moyens de perfectionnement professionnel spécialement conçus pour le personnel de la F. P. A. En raison des implications budgétaires qu'elles comportent, les études sont activement conduites sur ces divers points en liaison avec le ministère des finances et des affaires économiques, avec la préoccupation d'assurer aux agents en cause une situation matérielle et des satisfactions de carrière en rapport avec le rôle important de l'institution au fonctionnement de laquelle ils se consacrent avec compétence et dévouement.

212. — M. Davoust expose à M. le ministre du travail que l'indemnité versée aux stagiaires des centres de formation professionnelle est notablement insuffisante. Il souligne que les candidats à une formation professionnelle renoncent à poursuivre leur stage et que, de ce fait, les installations, équipements et matériels qui ont coûté une part importante des investissements ne sont pas utilisés à plein. Il lui demande comment il entend assurer le retour à une situation normale et s'il compte prendre en particulier les mesures suivantes: 1° le relèvement des indices de traitement et l'application d'une grille normale de salaires; 2° une indemnité annuelle assurant un minimum annuel garanti; 3° l'instauration d'un système normal d'avancement; 4° la mise en œuvre des moyens propres à assurer la sécurité de l'emploi dans les centres de formation professionnelle des adultes. (Question du 20 décembre 1962.)

Réponse. — Il doit tout d'abord être signalé que la question posée par l'honorable parlementaire, en ce qui concerne les mesures préconisées pour remédier aux difficultés évoquées, semble viser essentiellement les problèmes de gestion du personnel de la formation professionnelle des adultes qui sont traités dans la réponse à la question écrite n° 211, et non les modes d'indemnisation des stagiaires admis dans les centres de F. P. A. Pour ces derniers il convient de préciser qu'ils sont assurés en toute hypothèse de percevoir durant leur stage une indemnité de base égale au salaire minimum national interprofessionnel garanti. En supplément de cette indemnité de base, les stagiaires qui, antérieurement à leur admission dans un centre de F. P. A., relevaient d'un régime d'allocations spéciales de chômage, ont la possibilité de bénéficier d'une allocation dite de formation qui leur est servie pendant toute la durée de leur stage par les organismes gestionnaires du régime d'allocations susvisé. D'autre part, les stagiaires ayant interrompu leur activité professionnelle pour recevoir dans un centre de F. P. A. une formation d'ouvrier hautement qualifié, d'agent technique ou d'agent d'encadrement, ont droit, au titre de la promotion sociale, à une allocation complémentaire s'ajoutant à l'indemnité de base et leur garantissant durant leur stage un niveau de ressources sensiblement équivalent à celui que leur procurait leur dernier emploi. L'ensemble de ces dispositions, complété par divers avantages comprenant notamment le bénéfice des régimes de sécurité sociale et des congés payés, éventuellement l'hébergement gratuit, des cantines à prix modique et le remboursement de frais de déplacement, assure aux travailleurs désireux d'acquérir une formation de base ou de se perfectionner en vue d'une promotion professionnelle les moyens de subsistance nécessaires pendant la durée de leur stage. Il n'est d'ailleurs constaté à l'heure actuelle aucune tendance particulière aux abandons de la part des stagiaires en cours de formation dans les centres de F. P. A. relevant du ministère du travail.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral
en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

SOMMAIRE

	Pages.
Travaux publics et transports :	—
Annexe n° 28. — Rapporteur spécial : M. Bourges.....	951
Avis n° 57, par M. Bayle, au nom de la commission de la production et des échanges.....	959
Annexe n° 26. — Rapporteur spécial : M. Duhamel.....	965
Avis n° 57, par M. Pasquini, au nom de la commission de la production et des échanges.....	973
Annexe n° 27. — Rapporteur spécial : M. Anthonioz.....	977
Avis n° 57, par M. Duperier, au nom de la commission de la production et des échanges.....	933

ANNEXE N° 25

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

TOME II

ANNEXE N° 28

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

III. — Marine marchande.

Rapporteur spécial : M. BOURGES.

Note préliminaire.

Les documents qu'il convient de consulter à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1963, en ce qui concerne les crédits de la marine marchande, sont les suivants :

1. — BUDGET VOTÉ DE 1962

Ce document vert fournit le détail des crédits, tels qu'ils ont été fixés par la loi de finances pour 1962 et répartis par chapitre selon la procédure des décrets de répartition prévue par l'article 43 de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances.

2. — PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1963

I. — Projet de loi proprement dit n° 22 (2^e partie, art. 12 à 65).

Ces articles traitent des moyens des services et de dispositions spéciales. Ils prévoient en matière de crédits :

— pour les dépenses ordinaires (Titres III et IV), la répartition des crédits de paiement par titre et par ministère (art. 13 et état B, page 208) ;

— pour les dépenses en capital (Titres V et VI), la répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement par titre et par ministère (art. 14 et état C, page 209).

En ce qui concerne les services votés, l'article 12 indique le chiffre global des crédits ouverts à l'ensemble des ministères.

La deuxième partie du projet comporte par ailleurs trois articles qui intéressent la marine marchande :

— l'article 32 et l'état H donnent la liste des chapitres sur lesquels s'imputent les crédits pouvant donner lieu à report. Parmi ceux-ci, figure le chapitre 45-03 concernant les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval ;

— l'article 35 maintient jusqu'au 31 décembre 1963, l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage ;

— l'article 36 fixe les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale pour les années 1963, 1964 et 1965.

L'article 29, relatif aux taxes parafiscales, a été rattaché à la première partie de la loi de finances, votée en décembre 1962. Cet article avait notamment pour objet de transformer en taxes parafiscales le principal du droit de timbre sur les connaissements, le droit d'enregistrement des polices d'assurance maritime, et la taxe de consommation des produits pétroliers utilisés pour la pêche maritime, la navigation côtière et la navigation de plaisance. Le Parlement n'a pas voté les parafiscalisations demandées. En conséquence, les lignes correspondantes de l'état E ont été supprimées.

II. — Annexes.

Deux annexes du projet de loi de finances ont trait au budget de la marine marchande.

Annexe I. — Services votés (Travaux publics et transports, III, marine marchande).

Dans cette annexe, sont retracées les modifications qui ont affecté en cours d'année les dépenses ordinaires telles qu'elles résultaient de la loi de finances pour 1962.

Annexe II. — Mesures nouvelles (Travaux publics et transports, III, marine marchande).

Ce fascicule bleu fait notamment ressortir les différences entre les crédits votés pour 1962 et les crédits prévus pour 1963, en ce qui concerne tant les dépenses ordinaires que les dépenses en capital.

Mesdames, messieurs, le montant total des autorisations de dépenses ouvertes pour 1963 au titre du budget de la marine marchande (section III du budget des travaux publics et des transports) s'élève à 692.099.783 F. alors qu'en 1962, il atteignait 706.833.054

La diminution ressort ainsi d'une année sur l'autre à 14.733.271 F,

soit 2 p. 100 environ. Elle est la résultante de variations en sens divergent. En effet, alors que les dépenses ordinaires s'accroissent de 5.473.729 F, les crédits de paiement afférents aux dépenses en capital subissent un abattement de 20.207.000 F.

Les autorisations de programme pour 1963 ressortent, quant à elles, à 311.210.000 F contre 319.400.000 F pour 1962, soit une diminution de 7.190.000 F.

Les différences par catégorie et par titre, entre les crédits ouverts en 1962 et 1963, sont retracées dans le tableau ci-après.

Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1962 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1963.

SERVICES	1962	1963				DIFFERENCE avec 1962.
		Mesures acquises.	Services votés	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En nouveaux francs.)				
<i>Crédits de paiement.</i>						
<i>Dépenses ordinaires.</i>						
Titre III. — Moyens des services.....	32.755.868	+ 2.957.238	35.713.106	+ 1.680.631	37.393.737	+ 4.637.869
Titre IV. — Interventions publiques.....	340.927.186	— 1.973.000	338.954.186	+ 2.808.860	341.763.046	+ 835.860
Totaux des dépenses ordinaires.....	373.683.054	+ 984.238	374.667.292	+ 4.489.491	379.156.783	+ 5.473.729
<i>Dépenses en capital.</i>						
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat	10.450.000	— 5.050.000	5.400.000	+ 4.000.000	9.400.000	— 1.050.000
Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.....	322.700.000	— 189.122.000	133.578.000	+ 169.965.000	303.543.000	— 19.157.000
Totaux des dépenses en capital.....	333.150.000	— 194.172.000	138.978.000	+ 173.965.000	312.943.000	— 20.207.000
Totaux des crédits de paiement.....	706.833.054	— 193.187.762	513.645.292	+ 178.454.491	692.099.783	— 14.733.271
<i>Autorisations de programme.</i>						
Titre V	12.500.000	"	"	"	11.197.000	— 1.303.000
Titre VI	306.900.000	"	"	"	301.013.000	— 5.887.000
Totaux des autorisations de programme.	319.400.000	"	"	"	311.210.000	— 7.190.000

Introduction.

Avant d'analyser dans le détail les crédits qui sont alloués par la loi de finances pour 1963 au secrétariat général de la marine marchande, il convient de jeter un coup d'œil d'ensemble sur les conditions dans lesquelles se sont exercées, au cours de l'année 1962, les activités maritimes.

Généralement, un contraste apparaît entre le haut niveau atteint par l'économie mondiale et les difficultés que connaissent dans tous les pays du monde les industries des transports maritimes et de la construction navale. On peut dire qu'elles constituent un secteur dépressif dans une économie en expansion.

Pourtant, les échanges par mer se sont développés parallèlement à l'augmentation de la production : les statistiques du trafic des canaux de Suez et de Panama en témoignent.

Cependant s'est perpétuée en 1962, comme au cours des dernières années, ce qu'il faut bien appeler une « crise » de la marine marchande : malgré l'augmentation du trafic maritime, son volume demeure très inférieur aux moyens d'y faire face. Le tonnage de navires marchands disponibles atteint une jauge brute globale de 140 millions de tonneaux en juin 1962, soit le double du chiffre de 1939, et le tonnage en commande ou en construction dans le monde avoisine 20 millions de tonneaux et pèse lourdement sur le marché. La capacité de production sans cesse accrue des chantiers, en raison tant de leur multiplication dans le monde que de l'accroissement de leur productivité, ajoute encore un élément virtuel d'aggravation.

Cette situation a pour résultat l'accroissement incessant du tonnage désarmé : en décembre 1962, 647 navires — totalisant 4,57 millions de tonnes — étaient en chômage.

Les frets restent de ce fait très bas : sur la base 100 en 1960, l'indice général des taux publié par la Chamber of Shipping se

situait à 87,5 pour novembre, après avoir touché au plus bas, 78,4, en juillet.

Dans ce contexte général, l'armement français rencontre des difficultés qui lui sont propres, et dont les principales sont dues aux surcharges de pavillon et à la diminution progressive des lignes privilégiées entre la métropole et l'Afrique. Il a, néanmoins, réalisé un effort de rajeunissement important : la flotte marchande française, la neuvième du monde, avec 5 millions 162.000 tonneaux en juin 1962, ne comporte plus que 2 p. 100 de navires âgés de plus de vingt-cinq ans, alors que les navires de moins de dix ans représentent 70 p. 100 du tonnage total. Mais, tandis que le trafic maritime est passé en France de 46.075.000 tonnes en 1960 à 49.320.000 tonnes en 1962, le pourcentage des transports assurés par le pavillon a diminué (60,5 p. 100 en 1961 contre 82,5 p. 100 en 1960). L'un des plus lourds handicaps de notre marine marchande est le coût trop élevé d'utilisation de nos ports, par rapport à leurs concurrents étrangers.

Le secteur de la pêche connaît lui aussi des difficultés dues à l'intensification de la concurrence étrangère, à l'appauvrissement des zones traditionnelles de pêche et à la diminution des protections douanières.

Il est hors de doute que l'entrée dans le Marché commun de la Grande-Bretagne et des pays scandinaves pourrait, si des dispositions adéquates n'étaient pas prises, rendre dramatique une situation déjà très préoccupante.

Le budget qui nous est proposé n'a certes pas la prétention de remédier à tant de problèmes. L'adaptation des professions maritimes à la nouvelle situation, qui résulte pour elles de l'évolution économique, politique et technique, ne peut se faire que progressivement, avec les efforts conjugués des pouvoirs publics, des organisations professionnelles et des intéressés.

Après une brève analyse des crédits, nous étudierons les principales mesures incluses dans le présent budget.

ANALYSE DES CREDITS

Les tableaux inclus dans le présent chapitre permettent de comparer les crédits prévus pour 1963 avec les crédits ouverts en 1963.

A. — Dépenses de fonctionnement.

DESIGNATION	1962 (Crédits votés.)	1963		TOTAL	DIFFERENCE
		Services votés.	Mesures nouvelles.		
Titre III. — Moyens des services.....	32.755.868	35.713.106	1.680.631	37.393.737	+ 4.637.869
Titre IV. — Interventions publiques.....	340.927.186	338.954.186	2.808.860	341.763.046	+ 835.860

L'accroissement de 14 p. 100 des crédits affectés aux moyens des services reflète essentiellement l'évolution de la subvention à P. S. T. P. M. et les augmentations de traitement intervenues en cours d'année.

Le tableau suivant donne le détail des principales variations qui affectent les interventions publiques.

Titre IV. — Interventions publiques.

DÉSIGNATION	1962 (Services votés.)	AUTORISATIONS nouvelles.	TOTAL	DIFFÉRENCE
Apprentissage et enseignement maritimes.....	3.952.879	+ 1.111.800	5.121.439	+ 1.171.860
Subventions aux pêches maritimes.....	311.000	+ 300.000	611.000	+ 300.000
Compagnies de navigation.....	85.500.000	+ 13.000.000	98.500.000	+ 13.000.000
Armement naval.....	32.410.000	+ 6.590.000	39.000.000	+ 6.590.000
E. N. I. M.....	216.431.000	- 20.219.000	196.215.000	- 20.219.000

La subvention aux pêches maritimes, dont le montant reste modeste, est ainsi doublée d'une année à l'autre.

Les compagnies de navigation reçoivent 13 millions de francs de plus pour des raisons qui seront analysées dans ce rapport.

Les allocations compensatrices à l'armement naval sont majorées de 6.590.000 F. Nous verrons plus loin que cette majoration n'est qu'apparente.

La subvention de l'E. N. I. M. semblait amputée, dans le projet de loi de finances primitif, de 20.219.000 F. Mais il ne s'agissait là que d'une modification comptable. En effet, le Gouvernement avait proposé de parafiscaliser certains droits et taxes (taxe sur certaines conventions d'assurance, droit de timbre sur les connaissements et taxe de consommation sur certains produits pétroliers) qui, précédemment rattachés au budget général, entraient en ligne de compte pour le calcul de la subvention.

Il s'ensuit que leur produit, tout en restant affecté au financement de l'E. N. I. M., n'apparaissait plus dans le budget de la marine marchande.

Mais le Parlement n'ayant pas voté cette transformation lors de la discussion de la première partie de la loi de finances, la somme de 20.219.000 F doit être réintégrée dans le montant de la subvention.

Si l'on tient compte de cette observation, le présent budget apparaît en réalité comme étant en augmentation de 5.486.731 F sur celui de l'an dernier.

B. — Dépenses en capital.

Les variations des principaux postes sont retracées dans le tableau suivant :

DÉSIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CRÉDITS DE PAIEMENT		
	1962 (crédits votés.)	1963.	DIFFÉRENCE	1962 (crédits votés.)	1963.	DIFFÉRENCE
(En milliers de NF.)						
TITRE V						
<i>Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
Enseignement maritime.....	6.400	6.000	- 400	6.950	5.000	- 1.950
Inscription maritime.....	6.100	5.197	- 903	3.500	4.400	+ 900
TITRE VI						
<i>Subventions accordées par l'Etat.</i>						
Aide à la construction navale.....	302.500	296.613	- 5.887	317.300	298.843	- 18.457
Adaptation des pêches.....	3.000	3.000	"	4.000	3.000	- 1.000

PREMIERE PARTIE

LES RESPONSABILITES PROPRES DE L'ETAT

Le secrétariat général de la marine marchande assume la responsabilité directe de gestion ou de contrôle de services ou d'activités qui constituent l'armature ou la base des activités maritimes nationales.

Le budget qui nous est proposé retrace ces diverses interventions ou responsabilités directes des pouvoirs publics, dans quatre domaines :

- l'administration de la marine marchande : secrétariat général et inscription maritime ;
- l'enseignement maritime ;
- la promotion sociale des gens de mer ;
- la recherche en matière d'équipement naval.

L'administration de la marine marchande. — Secrétariat général et inscription maritime.

Le budget de 1963 ne fait que reconduire les moyens donnés aux services du secrétariat général de la marine marchande et de l'inscription maritime en 1962.

Il n'appelle donc, à cet égard, aucune observation particulière, sauf à examiner si les structures et les moyens correspondent aux dimensions et aux besoins d'activités qui sont, comme beaucoup de secteurs de notre économie, en pleine « mutation ».

Votre rapporteur se propose d'examiner plus à fond cet aspect du problème.

Apprentissage et enseignement maritime.

La majeure partie des mesures nouvelles pour 1963 découle de la réalisation du plan d'investissements scolaires de la marine marchande, déterminé par la loi du 7 février 1963.

Au cours de l'année 1962, l'école nationale de la marine marchande de Paimpol a ouvert ses portes. C'est le quatrième établissement neuf mis en fonctionnement : il est doté d'un internat de 60 élèves et rassemblera la majorité des élèves de filière « B » ; il conservera néanmoins une section d'élèves au long cours et d'officiers mécaniciens.

Ainsi, à la fin de 1962, aura été exécutée la majeure partie du plan de construction ou de reconstruction des écoles nationales de la marine marchande.

Sont prévues, pour 1963, la mise en chantier de l'école de Marseille, du second navire-école, la construction de l'école d'apprentissage maritime de l'Aberwrach et l'ouverture de l'école d'apprentissage maritime du Havre.

La promotion sociale des gens de mer.

Un effort relativement important a été effectué cette année en faveur de la promotion sociale.

Au total, huit chapitres du budget en portent la trace : les crédits s'élèvent à 681.000 F. Ils se réfèrent à des créations d'emplois au centre de préparation à la promotion administrative, aux frais de fonctionnement de ce centre, à la création et au fonctionnement de cours de perfectionnement dans l'intérêt de la promotion sociale, enfin, à l'attribution d'indemnités

aux élèves bénéficiaires de la promotion sociale. Ces deux dernières mesures ont été prises en application du décret du 26 décembre 1961.

La commission des finances ne peut que marquer son intérêt à cette action et en souhaite le développement au cours des prochains exercices.

La recherche en matière d'équipement naval.

Nous groupons sous ce titre les deux actions menées sous l'autorité directe de l'administration pour l'équipement moderne de nos navires de commerce.

A. — La propulsion atomique.

Les crédits du chapitre 53-00 (Propulsion atomique d'un navire de commerce. — Etudes) figurent cette année encore pour mémoire. Il ne faut pas en conclure que la France se désintéresse des efforts entrepris dans ce domaine par d'autres pays. Mais les études ne sont pas suffisamment poussées pour que des crédits soient dès maintenant nécessaires.

Les Etats-Unis, qui ont réalisé le cargo mixte *Savannah*, et l'U. R. S. S., qui a réalisé le brise-glace *Lénine*, possèdent des navires d'utilisation civile à propulsion nucléaire. La troisième réalisation mondiale devrait être l'aboutissement de l'effort de plusieurs pays associés.

Il paraît d'ailleurs certain maintenant, que c'est sur le plan européen que les efforts entrepris sous forme d'une entreprise commune ont le plus de chance d'aboutir à une réalisation. Aussi, au cours de ces dernières années, l'administration de la marine marchande a participé à de nombreux travaux de caractère international concernant cette question tant sous l'égide d'Euratom que sous celui de l'Agence européenne de l'énergie nucléaire (O. C. D. E.).

Pour ce qui concerne l'Euratom, le budget de cet organisme prévoit des sommes importantes (6 millions de dollars en 1961) pour les recherches fondamentales débouchant sur la propulsion navale. Plusieurs contrats ont d'ailleurs été passés avec nos partenaires de l'Europe des six.

Pour ce qui concerne l'Agence européenne, la marine marchande suit avec intérêt les travaux entrepris en vue de l'étude et de la réalisation éventuelle dans le cadre de l'O. C. D. E. d'un navire nucléaire : un projet français de navire océanographique à propulsion nucléaire a été à cet égard proposé.

B. — Etudes scientifiques et techniques pour les navires de commerce.

Les crédits inscrits au chapitre 37-93 du budget de 1963 doivent permettre à la marine marchande de participer à la promotion de techniques maritimes nouvelles et d'encourager l'industrie privée à développer ces techniques.

Ces crédits seront utilisés pour financer des études scientifiques fondamentales ou des études techniques particulières.

D'ores et déjà on prévoit pour les crédits de 1963 les utilisations suivantes :

1° Etudes des navires à ailes portantes : la technique des navires à ailes portantes est déjà relativement développée à l'étranger. En France, des recherches sont poursuivies sur les applications possibles de ces navires d'un type nouveau avant que soient entreprises des études de matériel qui seraient confiées à l'industrie. Un marché avec la S. O. D. I. C. pour l'étude des possibilités d'application de ces navires est en cours de préparation ;

2° Etudes préparatoires aux réunions de l'organisation intergouvernementale de la navigation maritime sur les questions de compartimentage et de stabilité des navires : l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime met actuellement au point une réglementation internationale sur le compartimentage et la stabilité du navire en vue d'accroître la sécurité de la navigation.

Pour permettre à la délégation française une participation constructive aux travaux de cette organisation, il est nécessaire d'effectuer des études préliminaires sur des plans de bateaux existants ou en projet et d'évaluer les répercussions sur la construction navale des idées nouvelles en matière de réglementation. A cette fin, des marchés d'études seront passés avec des chantiers navals disposant de puissants moyens mécanographiques.

3° Automation à bord des navires de commerce : l'automation est actuellement à l'ordre du jour et des réalisations intéressantes de prototypes ont déjà été entreprises à l'étranger. On peut envisager des études dans trois directions principales :

a) Amélioration de la manutention à bord des navires en vue de faciliter les opérations de chargement et de déchargement des marchandises et de diminuer les périodes d'immobilisation des navires ;

b) Amélioration de la manœuvre des navires : une automatisation plus poussée dans la conduite du navire et surtout dans les manœuvres de port permettrait d'augmenter le rendement de la main-d'œuvre affectée à ces opérations ;

c) Contrôle et commande à distance de l'appareil propulsif : la surveillance de l'appareil propulsif à bord demande beaucoup de personnel, et toute amélioration apportée dans ce domaine contribuerait à réduire les dépenses de main-d'œuvre.

Ces études se traduiraient très probablement dans le courant de 1963 par la mise sur pied d'installations d'essai avec le concours d'entreprises privées.

4° Autres recherches : cette liste n'est pas limitative et il reste de nombreuses questions qu'il pourra être intéressant d'étudier dans la limite des crédits disponibles, notamment :

- les navires à coussins d'air ;
- la lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures (étude de séparateurs efficaces).

DEUXIEME PARTIE

LES ACTIONS ECONOMIQUES

Les pouvoirs publics — comme dans tous les pays maritimes — apportent, au moyen d'interventions d'ordre budgétaire ou financier, par l'aide fournie à des organismes de recherche, par le soutien d'efforts professionnels, un concours indispensable à la sauvegarde, à la transformation ou à l'extension d'activités économiques de la mer.

A travers le budget proposé, ces concours concernent quatre grands domaines :

- la pêche maritime ;
- l'armement ;
- la construction navale ;
- l'exploitation des services maritimes d'intérêt général.

I. — La pêche.

Le secteur de la pêche, si important tant du point de vue économique que du point de vue social, reçoit de l'Etat deux formes essentielles d'impulsion : la recherche tendant à l'amélioration des méthodes et des moyens et à l'adaptation de l'industrie des pêches.

A. — Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Le budget de 1963 n'apporte aucun moyen supplémentaire et ne traduit aucune orientation nouvelle dans les activités de l'I. S. T. P. M. Les quelques majorations de crédit correspondant à une adaptation du budget aux charges réelles et à la création de vingt-deux emplois au titre de la recherche scientifique.

On sait que parmi les tâches de cet organisme figurent notamment la recherche océanographique et les contrôles sanitaires.

Au cours de l'année 1962, des essais d'engins de pêche nouveaux ont été effectués notamment avec des chaluts pélagiques et semi-pélagiques, tant pour la pêche artisanale (Méditerranée, Vendée, Bretagne), que pour la grande pêche (Mer Celtique, Mer du Nord et Terre-Neuve).

L'I. S. T. P. M. tente d'autre part de mettre au point plusieurs procédés de pêche parmi lesquels on peut citer les expériences de pêche par pompage du poisson, préalablement rassemblé par l'effet combiné de la lumière et d'un champ électrique. Des essais ont été effectués à bord du « *Roselys* ». Celui-ci apporte par ailleurs d'une manière continue son aide aux sardiniers sur la côte de Bretagne et dans le golfe de Gascogne.

Le « *Thalassa* » immobilisé à Brest jusqu'à la fin mai par d'importantes modifications, a effectué une première campagne du 10 juillet au 10 septembre dans le secteur Nord-Africain entre le golfe du Maine et Saint-Pierre et Miquelon.

Une deuxième campagne a eu pour but l'établissement, après sondage, de cartes de pêche au Sud du golfe de Gascogne et à l'Ouest du Portugal.

Une troisième campagne s'est accomplie du 1^{er} novembre au 24 décembre sur les côtes de Mauritanie.

Dans le domaine de la conchyliculture, les efforts de l'I. S. T. P. M. portent, en Méditerranée, sur l'amélioration des conditions d'exploitation notamment par la mise en valeur de l'étang de Salses-Leucate, et, pour le littoral atlantique, sur le problème de la mortalité des huîtres plates.

En 1963 donc, l'I. S. T. P. M. poursuivra ses activités de recherche et de contrôle.

Il paraît souhaitable à la commission des finances que l'institut soit à même de poursuivre et de développer ses études techniques et scientifiques et que les personnels qualifiés nécessaires

soient recrutés dans des conditions que justifient et leurs qualifications particulières et l'intérêt de leurs travaux. Elle souhaite aussi que l'institut prolonge ses recherches par un effort important de diffusion de ses conclusions et de vulgarisation, parmi les collectivités de marins-pêcheurs, de méthodes éprouvées.

B. — Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.

Le crédit prévu à cet effet dans le présent budget au chapitre 64-00 : 3 millions de francs n'est sans doute pas à la mesure de l'objet poursuivi, même si l'on y ajoute les crédits de 300.000 francs ouverts au chapitre 44-01 (subventions aux pêches maritimes).

Il s'agit en effet de rénover et d'organiser un secteur très important de l'activité maritime sur qui pèsent les plus sérieuses menaces.

L'économie générale des pêches maritimes françaises va se trouver à bref délai dans une situation grave en raison de l'accroissement très rapide de la concurrence internationale (élargissement des eaux territoriales d'un certain nombre d'Etats, passage à la deuxième étape du Marché commun sans qu'une politique commune des pêches ait été instituée, accroissement des importations résultant de la libération des échanges, concurrence accrue des pays neufs de la zone franc). Cette concurrence deviendra dramatique si l'Angleterre, le Danemark et surtout la Norvège adhèrent au Marché commun sans qu'une politique commune des pêches soit en même temps instituée à l'intérieur de la Communauté économique européenne et qu'une harmonisation des charges spéciales fiscales soit effectivement mise en œuvre dans les plus brefs délais.

La rentabilité des entreprises de pêche est de plus en plus aléatoire, notamment dans le secteur artisanal dont l'effort de modernisation entrepris devient de jour en jour plus difficile à poursuivre, en même temps qu'il aggrave la situation financière de nombreux armements. Il importe que soit poursuivi sans relâche l'objectif de la parité des charges de notre flotte de pêche avec ses concurrents internationaux et spécialement de nos partenaires du Marché commun.

Depuis fort longtemps, l'armement à la pêche réclame la détaxation du carburant qu'il utilise. Votre rapporteur insiste particulièrement pour qu'une solution satisfaisante intervienne sur ce point.

✱

Les actions entreprises concernent cette année l'organisation du marché de la sardine, l'aide à l'exportation de la morue salée et l'aide à l'exportation de conserves.

Les résultats de la campagne 1962 n'étant pas totalement connus, il est difficile de faire une étude sur l'évolution de la production et des prix par rapport à l'année 1961.

Toutefois, la statistique des huit premiers mois permet de préjuger de manière suffisamment nette du sens de cette évolution.

Pour la morue salée, la production aura été légèrement inférieure à celle de 1961, alors que pour le hareng, elle aura été légèrement supérieure. Elle aura connu une diminution appréciable pour le maquereau et aura été sensiblement égale pour le thon et les autres poissons.

Quant aux prix, ils ont été en hausse de 10 p. 100 par rapport à 1960 pour le thon, stables pour la morue salée, le hareng et le maquereau, en baisse de 20 p. 100 pour la sardine. Ce dernier poisson, dont la production a pu s'accroître notablement grâce aux recherches et expériences entreprises par l'I. S. T. P. M., connaît des difficultés d'écoulement.

La profession s'était émue à plusieurs reprises des conditions dans lesquelles étaient intervenues des conventions internationales réglementant le droit de pêche dans les eaux territoriales et les importations de poissons en provenance notamment des anciens protectorats nord-africains. Sur le premier point, il est probable que la thèse française de la fixation à « 3 milles » de la limite des eaux territoriales pourra difficilement l'emporter sur la thèse des « 12 milles », soutenue par des pays maritimes de plus en plus nombreux.

En ce qui concerne les importations, un accord est intervenu avec le gouvernement israélien plafonnant les envois autorisés vers la France au niveau du contingent.

Il est à souhaiter, contrairement à ce qui s'est produit trop souvent, que le secrétariat général de la marine marchande soit étroitement associé aux négociations internationales concernant la pêche.

✱

L'article 3 du chapitre 44-01, article dont le libellé a été modifié, a trait à l'aide en faveur de la pêche et au plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.

Les crédits prévus à cet article, qui se sont élevés à 250.000 F en 1962, et qui sont portés pour 1963 à 550.000 F, sont versés au comité central des pêches pour lui permettre de participer au plan de relance de l'industrie des pêches en finançant l'acquisition de divers matériels.

II. — L'armement.

Nous abordons, avec l'armement, le domaine de l'activité maritime nationale qui est le plus directement soumis à la concurrence étrangère et qu'il est le plus nécessaire de mettre à même d'y faire face.

La crise mondiale des frets maritimes tient à l'importance du tonnage disponible, à la politique de certains pays offrant leur « pavillon de complaisance ». L'armement français ajoute à ces difficultés générales le handicap de charges spécifiques d'exploitation qui se conjugue avec le coût d'utilisation des ports français plus chers que leurs concurrents et voisins étrangers (1).

Ce n'est pas là problèmes nouveaux, mais la commission des finances tient à rappeler les données et à souligner l'importance d'une véritable politique à la mesure des ambitions que peut légitimement avoir une nation maritime comme la France. Elle veut aussi, à l'occasion du budget de 1963, dire l'intérêt qui s'attache à la sauvegarde des trafics maritimes d'Afrique que justifient aussi bien nos intérêts les plus généraux que la coopération privilégiée apportée aux jeunes pays indépendants de ce continent.

A. — Armement au cabotage.

Le crédit budgétaire de 1962 est maintenu dans le présent projet au même niveau pour 1963, soit deux millions de francs. L'article 35 proroge pour un an l'aide temporaire de l'Etat instituée par le décret du 3 janvier 1955.

Cette aide a pour but de provoquer l'extension et la modernisation de la flotte française de caboteurs qui, si on la compare aux flottes des pays voisins, est loin d'atteindre les effectifs qui seraient souhaitables dans une nation maritime comme la nôtre.

C'est donc dans ce domaine un programme statique qui ne paraît pas à la hauteur de ce qui serait nécessaire.

B. — Armement naval.

La loi de finances rectificative pour 1961 avait introduit dans le budget de la marine marchande un nouveau chapitre ouvrant des crédits en faveur de l'armement naval. Le but poursuivi était de mettre l'armement français en mesure de soutenir la concurrence étrangère, compte tenu des charges particulières, notamment de nature sociale, qui pèsent sur lui. Le crédit ouvert (25 millions de francs pour six mois) n'avait surtout, par rapport à son objet, qu'un caractère de principe : il constituait l'amorce d'une politique de soutien aux activités maritimes nationales.

Pour 1962, le crédit ouvert fixé à 32.410.000 francs a, par le jeu de reports et de virements de crédits, atteint 44.910.000 francs, inférieur par conséquent d'environ 11 p. 100 au chiffre qui aurait normalement correspondu à une année pleine sur la base du crédit de 1961.

En cours d'année, ce crédit a été amputé d'une somme de 9,25 millions de francs, contrepartie de la décision prise par l'Etat de maintenir en exploitation la ligne de navires à passagers d'Amérique du Sud après le 1^{er} octobre 1961 et d'une somme de 0,6 million de francs destinée à compenser l'ouverture d'un crédit de même montant au profit de l'aide au cabotage.

Cette année, le crédit proposé est en augmentation de 6.590.000 francs sur le chiffre initial de 1962, mais reste encore

(1) Bien qu'en raison de la complexité des tarifs une comparaison rigoureuse soit difficile, on peut avancer les chiffres suivants définissant le rapport des charges des ports français et des ports étrangers :

- 1^o Par rapport à Anvers : Dunkerque, 1,5 ; le Havre, 1,3 ; Rouen, 2,6 ;
- 2^o Par rapport à Rotterdam : Dunkerque, 3,6 ; le Havre, 3 ; Rouen, 6 ;
- 3^o Par rapport à Gênes : Marseille, 2,2.

Il n'est pas tenu compte dans cette comparaison des taxes de natures diverses perçues en France sur le trafic maritime telles que taxes sur les voyageurs, taxes sur les connaissements qui accroissent de 25 p. 100 environ le montant des droits de quai et péage perçus dans les ports français.

insuffisant. Cette insuffisance apparaît nettement si l'on compare le crédit de 39 millions de francs avec le chiffre d'affaires de la profession qui avoisine 3 milliards de francs.

La loi de finances pour 1962 avait défini les modalités d'attribution des allocations compensatrices. L'article 73 de cette loi distinguait une partie dite « aide à barème », c'est-à-dire calculée d'après les caractéristiques des navires, et une « aide spécifique » dans la limite de 33 p. 100 des crédits disponibles.

Cet article a fait l'objet, après promulgation de la loi, d'un arrêté du Conseil constitutionnel à la suite duquel le Gouvernement a pris, le 3 août, un décret précisant que les allocations forfaitaires seraient calculées d'après des barèmes fondés à la fois sur les caractéristiques des navires et sur celles des trafics.

La commission ministérielle, instituée par le décret du 18 octobre 1961, a été appelée à déterminer les bases du calcul des allocations revenant aux navires admissibles à l'aide à barème.

Les navires sont répartis dans des catégories composées d'unités de caractéristiques semblables. Pour chaque catégorie est défini un « navire de base », unité statistique proche des plus petites unités de la catégorie dont il s'agit. Le calcul du crédit par catégorie, et de l'allocation au navire de base, est fait en répartissant les sommes disponibles au titre de l'aide à barème selon la contribution de chaque catégorie et de chaque navire aux charges correspondant aux caractéristiques retenues, estimées pour l'ensemble de la flotte admissible à l'aide. Chaque unité a droit à l'allocation revenant au navire de base, majorée à due concurrence des écarts de caractéristiques constatés entre celles du navire de base et celles du navire considéré. Le montant de cette allocation est affecté d'un coefficient de trafic : celui-ci vise à faire varier le taux de l'allocation en fonction des difficultés estimées du trafic auquel toute unité a été affectée. Ce produit donne le montant des allocations revenant à chaque unité, au titre des journées d'exploitation commerciale.

Ces modalités doivent être revues en fonction des résultats obtenus.

Au 10 décembre 1962, 10.412.184,17 F ont été ordonnancés en faveur des compagnies françaises d'armement sur le chapitre 45-03.

Ces sommes correspondent exclusivement aux allocations « à barème » pour la période comprise entre le 1^{er} octobre 1961 et le 31 mars 1962. Les allocations afférentes aux voyages entrepris après le 31 mars 1962 sont en cours de liquidation à mesure de l'achèvement des voyages : l'ordonnancement doit intervenir en 1963 pour la période du 1^{er} avril au 31 décembre 1962.

En fait, il semble que l'éventail ainsi prévu de 1 à 5 soit exagérément ouvert, car au regard de la concurrence étrangère, le handicap apparaît général pour tous les armements.

En ce qui concerne l'aide spécifique et les allocations complémentaires instituées à l'alinéa 3 de l'article 73 de la loi de finances pour 1962, le Gouvernement a préféré ne pas poser de règles a priori concernant les critères de distribution des fonds disponibles et procéder à un examen général des dossiers qui viennent d'être établis par un certain nombre d'armateurs, suivant une procédure établie par la commission interministérielle : les dossiers ont été reçus par les services de la marine marchande en juin et juillet 1962. La première liquidation a porté sur la période du 1^{er} octobre 1961 au 31 mars 1962, en ce qui concerne les navires « secs » et les sommes correspondantes pourront être ordonnancées prochainement.

III. — La construction navale.

L'activité de cette industrie est nécessairement le reflet de la conjoncture en matière de transports maritimes. Et nous avons vu que si ceux-ci connaissent à notre époque une augmentation de volume en valeur absolue, ils n'en souffraient pas moins de difficiles conditions d'exploitation, du fait des bas niveaux des frets, dus à l'excédent du tonnage disponible.

En outre, les capacités de production de nos chantiers, à l'image de leurs concurrents étrangers, se sont accrues depuis la fin de la dernière guerre, dans des proportions considérables, grâce à l'amélioration des techniques employées et aux progrès de la productivité.

C'est ainsi que le IV^e plan a été amené, après que bien d'autres mesures soient intervenues dans le même sens, à préconiser la limitation des mises en construction de navires pour 1963 à 400.000 tonneaux de jauge brute, cet objectif étant majoré de 4 p. 100 pour chacune des années d'exécution du IV^e plan. La part des navires destinés à l'armement français est estimée au tiers seulement de ce total.

Par ailleurs, le plan prévoit le retrait des activités navales de 12.000 salariés par rapport à la référence 1959, sur un effectif qui atteint actuellement 30.000 personnes.

Le problème n'est d'ailleurs pas particulier à la France. En Grande-Bretagne, pays qui a le plus de navires désarmés du monde, le Gouvernement considère également la capacité des

chantiers nationaux comme excessive et envisage, avant de venir en aide à l'industrie, de laisser disparaître les chantiers les moins rentables.

En Allemagne de l'Ouest, les ministres des affaires économiques des quatre laender maritimes présenteront incessamment au Gouvernement un nouveau plan d'aide aux chantiers, sous forme d'allocations budgétaires complémentaires et d'aide à l'exportation.

Enfin, en Italie, les pouvoirs publics examinent la possibilité de convertir certains chantiers pour en assainir la situation.

En France, les modalités de l'action publique dans ce domaine sont de deux ordres : la concentration et la conversion des chantiers.

§ 1. La concentration des chantiers français a été recommandée dès 1959 parmi les moyens susceptibles de faciliter la conversion des entreprises. Depuis lors, ont été réalisées les opérations suivantes :

— à Dunkerque et à Bordeaux, les sociétés propriétaires des deux établissements de construction navale ont fusionné en novembre 1960 pour constituer les Ateliers et chantiers de Dunkerque-Bordeaux (France-Gironde) ;

— à Nantes, les sociétés propriétaires des deux établissements de construction navale situés sur la rive gauche du fleuve ont constitué, le 20 novembre 1961, la société nouvelle des Ateliers et chantiers de Nantes (Bretagne-Loire). Contrairement à la précédente, cette opération doit entraîner le « remodelage » des unités de production qui doivent être fondues en un ensemble unique ;

— à la Rochelle et à la Pallice, les sociétés propriétaires des deux établissements de construction navale ont constitué, le 14 mars 1960, une société unique par apport de la seconde à la première. A la suite de cette opération, les chantiers de la Rochelle ont arrêté la construction des coques et se sont spécialisés dans les constructions mécaniques et plastiques.

De nouvelles négociations entre les grands chantiers ont été nouées au cours du premier semestre de 1962 en vue de passer à une seconde série de concentrations permettant de modifier plus profondément la structure de la profession dans le sens de la spécialisation et de la diversification des activités. Malheureusement, il n'a pas été possible d'aboutir dans le délai souhaité.

Aussi le Gouvernement a-t-il décidé, à la fin de 1962, une nouvelle baisse de 20 p. 100 des allocations d'aide. Cette baisse a été limitée à 6 p. 100 pour les chantiers constructeurs de navires en acier dont l'activité est cantonnée dans la limite du plafond de 3.000 tjb, ces entreprises ayant réalisé des progrès jugés satisfaisants sur la voie d'une action commune.

C'est en fonction de cette baisse que le Gouvernement a introduit dans la première partie de la loi de finances, récemment votée, un amendement réduisant de 5 millions de francs, les autorisations de programme et les crédits de paiement afférents à l'aide à la construction navale.

§ 2. La conversion des chantiers qui constitue une solution plus complète a, malgré les efforts réalisés, relativement peu avancé, ce qui justifie que de nouveaux efforts soient accomplis au niveau des entreprises, certes, mais aussi au niveau de l'Etat.

Les objectifs définis par le IV^e plan portent sur le retrait des activités navales par suppression d'emploi ou par conversion, de 12.000 salariés entre 1959 (premier semestre) et 1965. Or, selon les dernières statistiques trimestrielles connues (celles du deuxième trimestre 1962), la réduction nette totale d'emplois a été de 1.014 salariés et les conversions ont atteint 2.216 salariés. Ce total de 3.230 personnes correspond à la réalisation à 27 p. 100 seulement de l'objectif qui devait initialement être atteint à la fin du III^e plan.

Les difficultés de réalisation ont donc conduit le IV^e plan à reconduire jusqu'en 1965 la date limite de réalisation et à prévoir un renforcement des moyens d'action de l'Etat. Dans ce sens, le décret du 27 octobre 1960, sur l'aide spéciale temporaire à la conversion des chantiers qui venait à expiration à la fin du III^e plan, vient d'être prorogé de deux ans (décret du 14 août 1962).

En outre, le Gouvernement a mis à l'étude des modalités particulières de financement des opérations de conversion. Il est à souhaiter que ces procédures aboutissent prochainement. En effet, les dispositions actuellement en vigueur, et notamment l'aide spéciale temporaire, ne sont pas d'une ampleur suffisante pour faire face aux importantes dépenses de conversion.

Or, comme l'a dit M. Jean Morin, secrétaire général à la marine marchande : « L'année 1963 sera cruciale pour les chantiers navals français qui auront tous alors à faire face à de graves problèmes causés par l'aménagement des commandes ».

Il ne semble pas qu'en aient été tirées les conséquences qui s'imposent sur le plan budgétaire. En effet, les crédits apparaissent en diminution d'une année à l'autre, qu'il s'agisse des autorisations de programme et des crédits de paiement. Et ce

n'est sans doute pas dans des mesures, comme la baisse et l'amputation décidées en juillet dernier, que réside la solution d'une crise aussi grave.

Un effort beaucoup plus large dans une esprit coopératif devra être entrepris à l'avenir si l'on veut sauver une industrie indispensable à la prospérité nationale, et éviter les troubles sociaux qu'entraînerait une cessation ou une limitation excessive de ses activités, dans les régions généralement peu développées où elle est implantée.

IV. — Exploitation des services maritimes d'intérêt général.

On sait que cette appellation recouvre en fait les deux compagnies de navigation d'économie mixte : la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des Messageries maritimes.

En ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, un septième avenant à la convention du 23 décembre 1948, signé le 30 janvier 1962, fixe à 43 millions de francs, contre 39 précédemment le plafond de subvention pour 1963. De son côté, la subvention forfaitaire des lignes de Corse est fixée à 6.500.000 F.

Pour les Messageries maritimes, le 6^e avenant conclu le 23 août 1962 a fixé le plafond de subvention à 51 millions de francs pour l'exercice 1963, contre 34 millions de francs précédemment.

Sur les bases du déficit prévu de 41 millions de francs la subvention à verser à la Compagnie générale transatlantique serait de 42 millions. Pour les Messageries maritimes, le déficit serait de 49 millions et la subvention de 50 millions. En effet, à la subvention proprement dite couvrant le déficit s'ajoute une allocation complémentaire égale à la moitié de la différence entre le plafond et le déficit.

Dans ces conditions, l'utilisation des crédits du chapitre 45-01 serait la suivante :

— Compagnie générale transatlantique :	
— Subvention principale	42.000.000
— Subvention Corse	6.500.000
— Compagnie des Messageries maritimes	50.000.000
	98.500.000

A. — La Compagnie générale transatlantique.

L'exercice 1962 a été marqué, pour la Compagnie générale transatlantique, par l'entrée en service du paquebot France. Cette unité, dont la réalisation avait naguère soulevé de si âpres controverses, constitue le dernier élément du programme de modernisation de la flotte de la compagnie, programme commencé en 1956. Sa mise en ligne, entourée de cérémonies officielles et de manifestations brillantes tant en France qu'à l'étranger, a représenté un événement d'importance nationale et de portée symbolique. Elle a marqué à la fois l'aboutissement d'une série d'efforts, poursuivis sur les plans financier et technique, et une preuve de confiance dans l'avenir des transports de passagers par mer.

Les premiers résultats d'exploitation sont encourageants, en dépit de la concurrence qui sévit sur les lignes de l'Atlantique Nord, tant de la part des compagnies aériennes que des compagnies de navigation étrangères. A cet égard, il est intéressant de souligner que la C. G. T. a pu passer avec les concurrents américains un accord d'horaires harmonisant les rotations des deux grands paquebots « United States » et « France ».

Au cours de l'année 1962, le paquebot « France » aura effectué deux croisières, vingt-deux traversées dans le sens Le Havre-New York et vingt-et-une dans le sens New York-Le Havre, dans des conditions techniques entièrement satisfaisantes. Sur la ligne de New York, « France » a transporté 61.588 passagers avec un coefficient moyen d'utilisation du navire de 77 p. 100. Et ce, en dépit des grèves de juin et juillet qui ont provoqué trois ajournements successifs des départs au Havre.

Ainsi, « France » a-t-il contribué largement au redressement du trafic maritime de passagers sur l'Atlantique-Nord. Pour les neuf premiers mois de 1962, ce trafic s'est en effet accru de 4 p. 100 par rapport à l'an dernier.

Le tonnage de fret a, de son côté, progressivement augmenté.

Au total, les recettes du navire couvrent largement les dépenses d'exploitation, les charges d'amortissement, ainsi que la part de charges générales de la compagnie qui peut être imputée au navire.

On peut donc dire que pour le présent, l'événement dément les pronostics pessimistes qui avaient été parfois avancés sur les conditions financières d'exploitation du paquebot. « France » est certes un navire de prestige, mais il n'est pas que cela.

B. — Les Messageries maritimes.

Pour les Messageries maritimes, la forte augmentation du déficit et en conséquence de la subvention, tient notamment à la prise en charge par cette compagnie de la ligne d'Amérique du Sud.

Le Gouvernement avait été saisi du problème des lignes, dites « d'Atlantique-Sud » de leur maintien en activité, manifestement conforme à l'intérêt national, alors que les résultats financiers étaient très lourdement déficitaires. Les armateurs intéressés étant sur le point d'interrompre le service et de mettre les navires en vente, la solution d'urgence la plus simple avait semblé devoir être retenue au moins provisoirement : elle consistait en une intervention financière de l'Etat, sous forme d'allocations compensatrices.

Il apparut par la suite plus adéquat, les difficultés de procédure étant progressivement résolues, de faire transférer pour compter du 1^{er} janvier 1962 l'exploitation des lignes d'Atlantique-Sud et la propriété des navires qui s'y trouvaient affectés à la compagnie des Messageries maritimes. Le 6^e avenant à la convention conclue entre l'Etat et la compagnie des Messageries maritimes donne à la ligne d'Atlantique-Sud de cette compagnie le caractère de ligne contractuelle.

En effet, les lignes d'Amérique du Sud, présentant le double caractère d'être déficitaires et d'intérêt général, remplissaient les conditions nécessaires pour être confiées à l'une des sociétés d'économie mixte. A compter donc du 1^{er} octobre 1962, les trois paquebots « Louis-Lumière », « Laënnec » et « Charles-Tellier » assurent, sous le pavillon des Messageries maritimes, les lignes de l'Europe du Nord sur le Brésil, l'Uruguay et l'Argentine.

Telle est la raison pour laquelle le projet de loi de finances rectificative pour 1962 a effectué un transfert de 8.500.000 francs des allocations compensatrices d'aide à l'armement au profit des subventions aux compagnies de navigation.

TROISIÈME PARTIE

LES ACTIONS SOCIALES

Nous avons précédemment examiné l'action sociale de l'Etat dans différents domaines, tels que la promotion sociale, la pêche, et la politique de conversion des chantiers navals.

Votre rapporteur insistera dans la présente partie sur la situation de l'établissement national des invalides de la marine, à qui est confiée la gestion du régime social des marins.

L'établissement national des invalides de la marine.

Le régime des pensions des marins n'a été intéressé en 1962 que par un fait nouveau : l'augmentation des salaires réels des marins (8 p. 100 du 1^{er} juin, 2 p. 100 du 1^{er} septembre) qui doit, conformément à l'article 55 de la loi du 12 avril 1941 modifiée, avoir pour effet une modification des salaires forfaitaires, bases des cotisations des marins et des contributions des armateurs ainsi que des pensions. Le décret qui réglera cette modification est actuellement à l'étude et l'augmentation corrélatrice de la subvention de l'Etat à l'E. N. I. M. donnera lieu à l'ouverture d'un crédit supplémentaire dans une loi de finances rectificative pour 1963.

En ce qui concerne le régime applicable aux conchyliculteurs, le Gouvernement, sur les études qui en ont été faites, et après avoir pris l'avis du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine, a retenu une série de mesures qui tout en laissant — suivant le désir très nettement manifesté par eux — ces professionnels rattachés pour leur régime social à la famille maritime, apporteront à cet égard les adaptations nécessaires. Pour celles de ces mesures qui concerneront les modifications de l'âge d'entrée en jouissance de la pension et relatifs ainsi aux principes même du régime, il est vraisemblable qu'elles feront l'objet d'un projet de loi soumis prochainement au Parlement.

En ce qui concerne la réorganisation de l'établissement des invalides de la marine demandée à la suite de l'accroissement des dépenses du régime, une discussion s'est engagée à l'occasion du vote de la première partie de la loi de finances pour 1963.

On sait que le financement de cet organisme est assuré, en dehors de ses ressources propres (cotisations, revenus des immeubles, etc.) par une aide de l'Etat, dont le montant total s'est élevé pour 1962 à 234.159.000 F, soit environ 60 p. 100 du budget de l'E.N.I.M.

Cette aide se divise en deux parties : d'une part, une subvention du budget général, d'autre part, cinq taxes affectées, dont certaines ont été parafiscalisées. Parmi celles-ci, le droit de timbre sur les connaissements, dont le caractère nocif a été maintes fois dénoncé, a fait en 1960 l'objet d'une majoration reconduite en

1961 et 1962. Le Parlement avait demandé l'an dernier dans la loi de finances que le Gouvernement le saisisse d'un projet de réorganisation de l'E.N.I.M. Ce projet n'a pas encore été déposé, et pour marquer sa réprobation, le Parlement a refusé récemment, lors du vote de la première partie de la loi de finances, de parafiscaliser comme le lui demandait le Gouvernement, trois taxes affectées à l'E.N.I.M. : les droits d'enregistrements des polices d'assurances maritimes, la taxe de consommation des produits pétroliers, pour la pêche maritime et la navigation côtière et de plaisance, enfin la majoration du droit de timbre sur les connaissements. Celle-ci n'a d'ailleurs été consentie que pour un an.

Au cours du débat, le ministre des finances et des affaires économiques a fait connaître l'intention du Gouvernement de réexaminer, dans son ensemble, avant le budget de 1964, le problème du financement de l'E.N.I.M.

D'ores et déjà, pour financer l'augmentation des dépenses de l'assurance-maladie, le Gouvernement a été conduit à demander un effort à la profession elle-même.

Pour compter du 1^{er} octobre 1961, le taux des cotisations des pensionnés pour bénéficier des prestations dites de sécurité sociale a été porté de 1,75 à 2,75 p. 100 de la pension.

Avec effet du 1^{er} mars 1962, le taux des cotisations des marins à la caisse générale de prévoyance a été porté de 3 p. 100 à 3,5 p. 100, et celui des contributions des armateurs à 8,50 à 10 p. 100.

Sur le plan de l'organisation administrative — sinon de la réorganisation — le Gouvernement a entrepris une modernisation des services de l'établissement national des invalides de la marine en introduisant dans les services l'usage de la mécanographie.

Première étape d'une utilisation des procédés mécanographiques, l'établissement a mis en place un centre liquidateur des prestations de sécurité sociale, qui utilise les appareils les plus modernes et qui, dès à présent, fonctionne déjà pour une dizaine de quartiers.

La seconde étape correspondra à la création d'un centre de liquidation des pensions qui terminera le travail déjà entrepris depuis quelque temps et qui a conduit à préparer, pour un tiers environ des pensions de l'établissement national des invalides de la marine, des fiches perforées qui doivent permettre tous les travaux demandés de statistiques, de prévisions et de contrôle.

A cet effet, une enquête a été confiée par le secrétaire général à la marine marchande à un conseiller référendaire à la Cour des comptes. Le but poursuivi est de parvenir à une centralisation tant des liquidations de pensions que de leur paiement, afin d'aboutir à une simplification et une accélération des formalités administratives auxquelles sont soumis les pensionnés.

Conclusion.

La marine marchande connaît aujourd'hui une stagnation relative, reflet de la crise que traverse l'armement depuis 1958.

Il ne nous appartient pas d'énumérer les mesures d'organisation interne et de modernisation qui pourraient permettre aux secteurs intéressés de traverser cette période difficile.

Sur le plan budgétaire, les crédits ouverts à la marine marchande n'apparaissent pas comme susceptibles de faire face à l'ampleur des problèmes posés.

Le budget de 1963 est un budget conservateur et traditionnel. Or, nous devons être attentifs à la détérioration progressive qui atteint la situation économique des différentes activités maritimes. Dans le domaine essentiel de l'armement, qui conditionne l'ensemble, la capacité de financement des armateurs va se réduisant d'année en année.

Si des mesures nouvelles et hardies ne sont pas prises à brève échéance, on risque de se trouver devant une situation grave, notamment sur le plan social.

Dans quelle direction ces mesures devraient-elles s'orienter ?

D'abord, dans celle d'une plus juste compréhension de la part qui doit revenir à la marine de commerce et de pêche dans les préoccupations du pays et la sollicitude du Gouvernement. Celle-ci devrait se manifester, d'abord, par l'octroi d'allègements permettant au pavillon français de compenser réellement et non pas symboliquement les surcharges d'exploitation qu'il supporte par rapport à ses concurrents étrangers. D'autre part, par une aide substantielle aux chantiers navals en vue de leur conversion et de la promotion technique de leur personnel.

Dans le domaine de la pêche, il est nécessaire que soit entrepris l'effort de modernisation des moyens et des méthodes et que soit recherchée, sur le plan international et au premier chef au sein de la Communauté européenne, l'égalité des possibilités de notre marine de pêche avec ses concurrents étrangers.

Enfin et surtout, la marine marchande devrait bénéficier dans son ensemble de conditions de crédit plus libérales, lui permettant de financer ses investissements au moyen d'emprunts à long terme.

Ce n'est que dans le cadre d'une politique à longue échéance, précise dans ses objectifs et ferme dans sa continuité, que la marine marchande pourra jouer le rôle que ses traditions et son importance économique lui assignent dans notre pays.

Discussion en commission.

Votre commission des finances, de l'économie générale et du plan a procédé, le 3 janvier 1963, à l'examen des crédits du secrétariat général à la marine marchande, ainsi que des articles 35 (aide au cabotage) et 36 (tranches annuelles de l'aide à la construction navale) du projet de loi de finances pour 1963.

M. de Tinguy a déploré que l'I. S. T. P. M. n'ait pu, cette année encore, recruter les techniciens qui seraient absolument indispensables à son fonctionnement, en raison de l'insuffisance des traitements offerts. Il a insisté sur le caractère angoissant de la situation actuelle des pêches en France.

M. de Tinguy a, par ailleurs, émis le vœu que les crédits nécessaires soient dégagés pour la construction de l'École d'apprentissage maritime des Sables-d'Olonne.

M. Denvers a formulé une observation analogue en ce qui concerne la modernisation de l'école d'apprentissage maritime de Gravelines.

La discussion a porté essentiellement sur les problèmes de la construction navale.

MM. Tony Larue et Rieubon ont fait ressortir que les mesures de conversion et de concentration des chantiers navals devaient sauvegarder l'emploi du personnel, dont le reclassement soulève des problèmes sociaux et techniques. Votre rapporteur a indiqué à ce sujet qu'un effort devait être entrepris dans le sens de la formation professionnelle et de la promotion technique.

Répondant à M. Tony Larue, selon qui les résultats insuffisants obtenus dans ce domaine ne devaient pas être imputés à la seule profession, votre rapporteur a indiqué qu'effectivement un effort de coopération loyale devait être entrepris à la fois par les chantiers navals et par le Gouvernement.

M. Chaze a signalé que le chapitre 37-93 n'innovait en rien des études concernant les navires de commerce étant en cours depuis longtemps.

Votre rapporteur tient cependant à faire remarquer que les études envisagées dans le cadre de ce chapitre ont un caractère spécifique. Il s'agit de recherches dans le domaine de certaines techniques nouvelles : turbines à gaz, navires à ailes portantes et surtout automation à bord des navires de commerce. Le nouveau chapitre correspond à un besoin réel puisque, jusqu'à cette année, le budget de la marine marchande ne comportait aucune rubrique ayant trait à la recherche en matière de navires de commerce.

Enfin, M. Ch. Bonnet a déclaré que, selon lui, la période des études était révolue et qu'il importait de passer aux décisions, mais que jusqu'alors, aussi bien le Gouvernement que la profession, avait reculé devant les options nécessaires. Il s'agit d'une tâche colossale, en proportion de laquelle les crédits ouverts lui apparaissent comme une aumône.

La commission a ensuite adopté l'article 35 du projet de loi de finances prorogeant pour un an l'aide à l'armement en cabotage.

L'article 36, fixant les tranches annuelles d'autorisation de programme en faveur de la construction navale pour 1963, 1964 et 1965, a également été adopté avec un amendement de M. Denvers, supprimant la limite inférieure de 50 tonneaux de jauge pour bénéficier de l'aide à la construction navale.

* *

En conclusion, votre commission, sous réserve des observations de son rapporteur, vous propose d'adopter le budget du secrétariat général à la marine marchande, ainsi que l'article 35, et l'article 36 modifié par l'amendement dont il a été question ci-dessus.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 57

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges (1) sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Bayle, député.

TOME II

XVI. — MARINE MARCHANDE

Mesdames, messieurs, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, notre marine marchande s'était principalement orientée vers le renforcement de ses activités traditionnelles dont les principales étaient : de garantir l'approvisionnement en matières premières de la métropole et d'assurer les liaisons avec les territoires de la zone franc.

Actuellement, d'importantes modifications interviennent dans nos programmes d'importations de combustibles solides et liquides, et nos liaisons avec les territoires de la zone franc subissent l'effet de la transformation de leur régime intérieur. Aussi, les données de l'exploitation d'une grande partie de notre flotte en sont complètement transformées.

Le maintien ainsi que le développement de notre marine marchande ne peuvent désormais se concevoir que dans un cadre élargi aux dimensions internationales où nos navires trouveraient un prolongement à leurs objectifs traditionnels et peut-être même, l'essentiel de leur activité.

Il apparaît nécessaire, si nous voulons figurer honorablement sur le marché international, de mettre le coût d'exploitation des navires français à parité avec ceux des navires étrangers.

Pendant encore de nombreuses années, il sera nécessaire d'aider l'armement français à réaliser ce rapprochement dans la concurrence des prix du pavillon français avec ceux de ses rivaux.

Armement.

La crise qui, depuis cinq ans, sévit dans les transports maritimes du monde entier n'est pas l'effet d'une crise économique, car durant cette période les trafics des grandes nations maritimes n'ont cessé d'augmenter.

Cette crise est due à l'excédent de tonnage et, par voie de conséquence, à la rémunération insuffisante du transport maritime.

Le tonnage de la marine marchande mondiale était, en 1961, de 135.915.958 tonneaux de jauge brute, en augmentation de plus de 6 millions de tonneaux sur l'année précédente. Le tonnage de la flotte pétrolière est, de son côté, passé de 41.465.102 à 43.848.760 tonneaux, soit 32 p. 100 du tonnage mondial. Si l'on rapproche ces chiffres de ceux de 1939 où le tonnage global atteignait à peine 70 millions de tonneaux de jauge brute, on peut voir l'évolution du tonnage mondial.

La France occupe toujours le huitième rang, derrière les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Norvège, le Libéria, le Japon, la Grèce et l'Italie.

En 1961, les chantiers navals ont livré plus de 8 millions de tonneaux et le tonnage sur cale était encore de 8.614.000 tonneaux à la fin de décembre.

Le fait inquiétant, pour le proche avenir du transport maritime, reste sans doute que le chiffre global du tonnage en

commande ou en construction dans le monde à cette même date, qui était de près de 20 millions de tonneaux.

Le marché mondial ressent le poids de ces 20.000.000 de tonneaux, si l'on y ajoute également le tonnage désarmé qui s'élevait encore au 31 janvier dernier à 2.300.000 tonneaux. La réduction de tonnage désarmé est due, soit aux démolitions qui ont atteint environ 3.000.000 de tonneaux en 1961, soit aux remises en service.

Dans l'ensemble l'économie mondiale a poursuivi son essor et de ce fait, le trafic maritime a progressé. Le trafic des canaux de Suez et de Panama a augmenté respectivement de 8 et de 7 p. 100 et d'une manière générale les trafics des grands ports européens confirment cette tendance.

Pour la navigation pétrolière, l'indice moyen du Norwegian Shipping a été en 1961 de 41,3 au lieu de 45,3 en 1960, chiffre le plus bas depuis 1949.

La flotte française.

Le tonnage de notre flotte de commerce s'élevait au 1^{er} janvier 1962 à 4.842.377 tonnes de jauge brute (navires de plus de 100 tonneaux jauge brute) réparties comme suit :

DESIGNATION	NOMBRE	TONNAGE
Navires à passagers..	63	584.019 tonneaux de jauge brute, soit 12,1 p. 100.
Pétroliers	175	2.155.557 tonneaux de jauge brute, soit 44,5 p. 100.
Cargos	545	2.102.771 tonneaux de jauge brute, soit 43,4 p. 100.
		4.842.377 tonneaux de jauge brute.

Au cours de l'année 1961, la flotte marchande française s'est accrue de 216.000 tonneaux, soit une progression de 4,67 p. 100. Elle garde le huitième rang dans le classement international.

Cet accroissement est dû presque exclusivement à l'entrée en service de pétroliers de tonnage, les autres catégories ayant peu varié. Par suite de l'élimination de nombreuses unités de petit tonnage, notre flotte comptait, au 1^{er} janvier 1962, 14 unités de moins, mais son tonnage total passait de 4.626.441 tonneaux au 1^{er} janvier 1961 à 4.842.377 tonneaux de jauge brute au 1^{er} janvier 1962.

Les mises en service ont atteint, en 1961, 523.000 tonneaux (contre 377.000 tonneaux) en 1960, représentant 48 navires, dont 37 navires neufs groupant ensemble 430.000 tonneaux, construits pour la plupart en France. Par contre, 62 navires, totalisant 326.000 tonneaux de jauge brute, sont sortis de la flotte contre 220.000 en 1960 : 92.000 tonneaux de jauge brute ont été vendus à la démolition et 229.000 ont été vendus à l'étranger à la navigation (dans cette catégorie sont compris les navires passés sous pavillon malgache, ivoirien ou tunisien, soit 120.000 tonneaux de jauge brute).

La date du 1^{er} janvier 1962, à laquelle sont arrêtés les chiffres ci-dessus, coïncide avec l'échéance du III^e plan de modernisation et d'équipement, qui assignait à la flotte de commerce l'objectif

de 5.121.000 tonneaux de jauge brute au 31 décembre 1961. Encore ce chiffre correspond-il à ce qui avait été envisagé dans « l'hypothèse courte, c'est-à-dire dans l'hypothèse où les liberty-ships et certains paquebots âgés auraient été éliminés de la flotte. Cette condition n'a été, en fait, qu'à moitié réalisée, car, si le décalassement des paquebots s'est régulièrement poursuivi depuis 1957, il reste encore en service dans la flotte française 42 « liberty-ships » sur les 75 acquis au lendemain de la guerre, sans préjudice des 10 pétroliers T. 2 qui subsistent. Ainsi, même en raisonnant par rapport à l'hypothèse courte (totalité de tonnage hors d'âge éliminé), on constatait, au 1^{er} janvier 1962, un retard de 278.623 tonneaux de jauge brute sur le programme du plan. Dans la réalité, le taux d'accroissement aura été, en cinq ans, de 28 p. 100, au lieu des 36 p. 100 escomptés.

Ce décalage traduit l'incidence de la crise mondiale des transports maritimes, survenue quelques mois seulement après le démarrage du III^e plan, et aggravé par des problèmes de structure ou d'évolution propres au pavillon français : coût d'exploitation élevé, transformation de la zone franc, raccourcissement des trajets pétroliers en fonction de l'augmentation rapide de la production saharienne. Cet ensemble de facteurs a ralenti le rythme des livraisons et provoqué des annulations et des reports de commandes, et, plus encore, accéléré les ventes de certains navires non arrivés à la limite d'âge, mais dont les armateurs ont préféré se défaire pour financer l'achat ou la construction d'unités mieux adaptées, tout en conservant leurs « liberty-ships » pour lesquels aucun problème d'amortissement ne se pose.

Le programme du plan, bien que conçu en période de pénurie de tonnage et réalisé en période de récession, n'en a pas moins été réalisé à 94 p. 100. Ce qui est un très bon résultat, si l'on songe que la persistance de la crise empêche, depuis des années, de pratiquer les amortissements, et parfois même oblige d'exploiter au-dessous du seuil de rentabilité.

Navires à passagers. — Le tonnage de la flotte des navires à passagers est resté stable en 1961, passant de 583.000 à 584.000 tonneaux de jauge brute. Cependant ce dernier chiffre tient compte de la livraison du *France*, 66.438 tonneaux de jauge brute dont la mise en service n'est intervenue qu'au début de 1962.

Deux unités importantes ont quitté notre flotte, le *Liberté* (51.840 tonneaux de jauge brute), vendu à la démolition, et le *Lavoisier* (11.969 tonneaux de jauge brute), vendu à un armateur italien. On peut ajouter à cette liste le *Bretagne* qui, vendu en 1960, n'a été livré à son acheteur que fin 1961.

On doit signaler également, la modernisation complète du paquebot *Provence* qui a déjà repris sa place sur la ligne de l'Amérique du Sud.

Pétroliers. — Cette catégorie de navires a présenté au cours de l'année 1961 la plus forte augmentation de tonnage de la flotte française. Avec 2.155.000 tonneaux jauge brute la flotte pétrolière représente désormais 44,5 p. 100 du tonnage français. Elle s'est accrue en 1961 de 16 unités représentant 309.000 tonneaux jauge brute alors que onze navires jaugeant 99.000 tonnes jauge brute quittaient notre flotte pétrolière.

Notre flotte pétrolière suivant la tendance internationale s'enrichit de navires de tonnages utilitaires de plus en plus élevés. Ainsi, ont été mises en service des unités telles que l'*Amboise*, 47.670 T. P. L.; l'*Esso-Lorraine*, 48.000 T. P. L.; l'*Armagnac*, 48.549 T. P. L.; le *Fausta*, 50.622 T. P. L., et le *Sirius*, 51.500 T. P. L.; le *Sitala*, 74.000 T. P. L., notre plus grand pétrolier. De très gros progrès techniques ont été réalisés dans ce domaine et le pétrolier *Sirius* est le premier navire au monde à flot libre, système révolutionnaire supprimant la majeure partie des tuyautages de fond et assurant le déchargement de la cargaison à travers des portes étanches qui permettent l'écoulement de citerne à citerne, jusqu'au réservoir extrême arrière où la cargaison est reprise par des pompes.

Cargos. — Le tonnage de l'ensemble des cargos n'a pas subi de modification sensible en 1961, passée de 2.098.000 tonneaux jauge brute au 1^{er} janvier 1962 la flotte de cargos n'enregistre qu'un gain de 5.000 tonneaux jauge brute. Elle comptait à cette date 545 unités contre 564 au 1^{er} janvier 1961, cette diminution de navires étant due à la disparition d'un grand nombre de petits caboteurs. Ainsi dans cette catégorie essentielle à la vie économique du pays, l'expansion a marqué le pas. On a enregistré en 1961, 30 entrées de navires portant sur 132.000 tonneaux jauge brute contre 32 navires et 167.500 tonneaux jauge brute en 1960.

En 1961, 8 Liberty-Ships (soit 57.848 tonneaux) ont été éliminés de notre flotte de commerce.

Du fait de la mise en service du *France*, l'âge moyen des navires à passagers a diminué de deux ans. Il est resté à peu près stationnaire pour les pétroliers et navires de charges en raison du maintien en service des Liberty-Ships et des pétroliers T. 2. On peut se féliciter de ce que le nombre des navires âgés est en nette régression. Au 1^{er} janvier 1962, la flotte de commerce comptait 4,6 p. 100 de navires âgés contre 5,6 p. 100 l'année précédente, en regard 70,3 p. 100 de nos navires ont moins de dix ans contre 67,5 p. 100 au 1^{er} janvier 1961, et 41,9 p. 100 de navires de moins de cinq ans (contre 40,8 p. 100 au 1^{er} janvier 1961).

Construction navale.

Le tonnage en construction et en commande pour compte français continue à diminuer d'année en année, les commandes nouvelles s'amenuisant, car une crise de la construction navale suit toujours une crise de l'armement. Ce tonnage qui atteignait encore 1.051.800 tonneaux jauge brute au 1^{er} janvier 1960, est tombé à 822.000 tonneaux jauge brute au 1^{er} janvier 1961, puis à 571.000 tonneaux jauge brute au 1^{er} janvier 1962. La plupart des unités en construction et en commande à cette dernière date correspondent à des commandes anciennes dont l'exécution avait été différée. La quasi-totalité du tonnage sur cale ou en commande doit être construite dans des chantiers français. Les nouvelles commandes passées au cours de l'année 1961 portent sur 233.000 T. P. L. et comprennent deux pétroliers dont l'un doit attendre 79.000 T. P. L., lequel deviendra le plus gros pétrolier français.

Navires en construction et en commande au 1^{er} janvier 1962.

DESIGNATION	NOMBRE	TONNEAUX jauge brute	T. P. L.
Navires à passagers	1	15.000	3.000
Cargos	17	91.000	123.000
Minéraliers et gros porteurs	11	154.000	239.000
Bananiers	6	31.000	27.000
Pétroliers	7	272.000	109.000
Transports de gaz	4	8.000	5.000
Totaux	46	571.000	806.000

L'étalement des livraisons est prévu jusqu'en 1965. L'année 1962 doit voir l'achèvement de 230.000 tonneaux jauge brute soit presque la moitié du total en commande, le reste, soit environ 340.000 tonneaux jauge brute, se répartissant également entre les deux années suivantes, ceci du moins en tonnage, car, en ce qui concerne le nombre des navires, on passe de treize unités livrables en 1963 à cinq unités livrables en 1964. On ne prévoit, jusqu'à présent, pour 1965, que la livraison d'un cargo de 12.000 T. P. L.

Echelonnement des livraisons.

DESIGNATION	1962			1963			1964			1965		
	Nombre	Tonneaux jauge brute.	T. P. L.	Nombre	Tonneaux jauge brute.	T. P. L.	Nombre	Tonneaux jauge brute.	T. P. L.	Nombre	Tonneaux jauge brute.	T. P. L.
Paquebots	1	15.000	3.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cargos	10	43.000	55.000	5	31.000	46.000	4	7.000	10.000	1	10.000	12.000
Gros porteurs	8	115.000	179.000	3	39.000	60.000	»	»	»	»	»	»
Bananiers	3	15.000	13.000	3	16.000	14.000	»	»	»	»	»	»
Pétroliers	4	31.000	51.000	2	81.000	125.000	4	155.000	233.000	»	»	»
Transports de gaz	4	8.000	5.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	27	230.000	306.000	13	169.000	245.000	5	162.000	243.000	1	10.000	12.000

Trafic des passagers.

Le nombre des passagers maritimes entre la France, les pays d'outre-mer de la zone franc et l'étranger a, une fois de plus, augmenté au cours de l'année 1961, passant de 4.244.000 à 4.515.000, soit une progression de 271.000 unités.

Le trafic sous pavillon français a enregistré lui-même une augmentation de 89.000 passagers. Mais cette augmentation n'a bénéficié qu'à un certain nombre de secteurs. En outre, la part relative du pavillon a légèrement diminué, étant revenue de 54,1 à 52,9 p. 100. A l'inverse des années précédentes, le nombre des sorties a été inférieur à celui des entrées.

Trafic des passagers entre la France, les pays d'outre-mer de la zone franc et l'étranger.

DESIGNATION	NOMBRE de passagers débarqués.	NOMBRE de passagers embarqués.	NOMBRE total de passagers.
1957:			
Total	2.001.306	2.025.697	4.027.007
Pavillon français.....	1.122.332	1.108.778	2.231.110
1958:			
Total	1.927.685	1.987.877	3.915.562
Pavillon français.....	1.012.724	1.001.638	2.014.362
1959:			
Total	2.071.898	2.125.831	4.200.729
Pavillon français.....	1.070.905	1.115.583	2.186.488
1960:			
Total	2.092.390	2.153.629	4.246.019
Pavillon français.....	1.128.816	1.170.195	2.299.011
1961:			
Total	2.261.139	2.251.270	4.512.409
Pavillon français.....	1.206.568	1.181.602	2.388.170

Trafic par lignes. — L'année 1961 a connu une certaine reprise pour les trajets courts, mais une régression pour les longues distances.

Grande-Bretagne. — Le trafic sous tous pavillons, qui avait été en légère diminution en 1960, a enregistré une augmentation de 266.000 passagers en 1961. La part du pavillon français est également en augmentation: 665.000 unités contre 626.000 en 1960. La vitalité de ce trafic est à mettre à l'actif de la flotte des huit navires français qui, en participation avec des unités britanniques, assurent le transport des voyageurs, des automobiles et des marchandises à travers la Manche.

Sur l'Afrique du Nord le trafic reste stationnaire: 1.359.000 passagers contre 1.369.000 en 1960. Ce chiffre se décompose comme suit: Algérie, 1.236.000; Maroc, 43.000; Tunisie, 80.000.

Sur l'Amérique du Nord (Etat-Unis, Canada), la régression s'accroît de plus en plus: le trafic 1961 sous tous pavillons a enregistré une baisse de 20.000 passagers et de 4.000 sous pavillon français. Cette régression, qui peut s'expliquer en grande partie par la concurrence aérienne, la situation politique en Europe et les conditions économiques aux Etats-Unis, n'est pas particulière au trafic au départ de France. En 1961, on a pu constater que les traversées de l'Atlantique ont été moins nombreuses qu'en 1960. Le nombre des passagers est tombé de 865.000 en 1960 à 782.000 en 1961, soit une diminution de 12 p. 100. Le pourcentage de la capacité totale utilisée a atteint 63 p. 100 contre 67 p. 100 en 1960. On peut penser que grâce à l'entrée en service du « France », plus la mise en vigueur des tarifs « touristes », la situation de notre pays sur cette ligne, s'améliorera en 1962.

Sur l'Amérique du Sud, des grandes difficultés d'exploitation des paquebots ont conduit les armements privés à retirer certaines unités de service. Pour les ports français ce trafic n'a enregistré sous notre pavillon, que 7.000 passagers en 1961, contre 9.000 en 1960, dans le même temps qu'au départ ou à destination des ports européens, le nombre des passagers transportés par navires français est tombé de 21.000 à 17.000. Pour éviter l'arrêt total de cette ligne d'intérêt général, le Gouvernement a décidé de l'intégrer à la convention d'une compagnie d'économie mixte.

Sur la Côte occidentale d'Afrique, le trafic s'est maintenu à peu près au même niveau qu'en 1960: 56.000 passagers contre 58.000. La concurrence aérienne est particulièrement vive dans ce secteur où la clientèle est principalement composée de fonctionnaires, ce qui ne manque pas de poser aux compagnies de délicats problèmes de prix.

Sur le Proche-Orient (Israël, Syrie, Liban, Egypte), on constate une augmentation de 2.000 passagers sous tous pavillons en 1961. Le paquebot « Phocée » a desservi Israël depuis le 23 mars 1961; le nombre des passagers embarqués à Haïfa depuis cette date jusqu'au 31 décembre 1961 s'élève à 11.000 sur un chiffre total de 44.000 passagers sous tous pavillons entre la France et Israël.

Sur les Antilles françaises, nette amélioration, le nombre des passagers passe de 19.000 en 1960 à 24.000 en 1961, sous pavillon français.

Même amélioration sur les lignes Madagascar et de la Réunion où le nombre des passagers passe de 14.000 à 20.000.

Pour l'Indochine et l'Extrême-Orient, l'année 1961 a vu une très légère amélioration du trafic, 5.800 contre 5.400 en 1960.

Navigation maritime et aviation commerciale.

Chaque année les statistiques officielles font ressortir l'augmentation du trafic aérien souvent au détriment du trafic maritime, ce qui ne manque pas de poser des problèmes importants aux compagnies maritimes. Le tableau ci-dessous montrera l'apreté de la concurrence aérienne sur les principaux trafics maritimes:

Trafic maritime et aérien.

DESIGNATION	1957		1958		1959		1960		1961	
	Passagers.	P. 100.								
Afrique du Nord:										
Mer	1.614.000	63	1.349.000	57	1.403.000	55	1.369.000	52	1.359.000	51
Air	983.000	37	1.018.000	43	1.145.000	45	1.263.000	48	1.331.000	49
Côte occidentale d'Afrique:										
Mer	53.000	31	53.000	28	53.000	27	58.000	27	56.000	26
Air	117.000	69	137.000	72	145.000	73	161.000	73	164.000	74
Grande-Bretagne:										
Mer	2.306.000	71	2.472.000	72	2.817.000	71	2.801.000	67	3.067.000	66
Air	968.000	29	976.000	28	1.142.000	29	1.375.000	33	1.585.000	34
Etats-Unis:										
Mer	156.000	49	139.000	44	131.000	38	129.000	32	121.000	30
Air	165.000	51	190.000	56	221.000	62	271.000	68	291.000	70
Amérique du Sud (Brésil, Argentine, Uruguay):										
Mer	15.000	55	11.000	44	14.000	50	13.000	38	12.000	31
Air	12.000	45	14.000	56	14.000	50	21.000	62	26.000	69

Alors que l'année 1961 apparaît favorable au transport aérien, il ressort que pour les deux modes de transport ce fut une année difficile. Pour le transport maritime, le coût de l'exploitation a lourdement pesé sur les compagnies maritimes, ainsi que les événements en Europe et les conditions économiques en Amérique du Nord ; pour le transport aérien, malgré l'augmentation du nombre de passagers, celle-ci croît dans des proportions insuffisantes eu égard à la capacité de transport offerte par les grands appareils à réaction.

D'autre part, la concurrence internationale met les compagnies aériennes dans l'obligation de moderniser sans cesse leurs flottes aériennes avant que celles-ci ne soient amorties. Ce qui ne manque pas de mettre le transport aérien dans une situation financière délicate.

Trafic des marchandises.

Cabotage national.

L'année 1961 a vu une très nette reprise du trafic du cabotage national, en effet les tonnages transportés ont augmenté de 2.000.000 de tonnes par rapport à l'année précédente et de près de 900.000 tonnes par rapport à 1959.

Les expéditions de produits pétroliers se sont fortement développées, passant de 2.341.000 tonnes en 1960 à 3.906.000 tonnes en 1961.

Les marchandises solides dont le trafic était stationnaire depuis deux ans ont également accusé une forte progression, passant de 1.388.000 tonnes en 1960 à 1.818.000 tonnes en 1961, soit une augmentation de 430.000 tonnes et de 30,9 p. 100.

La hausse du trafic pétrolier correspond à l'intensification des échanges entre raffineries pour certaines qualités de produits, comme au désir d'assurer une meilleure distribution le long du littoral.

Pour les marchandises solides on peut noter avec satisfaction que le trafic du soufre dans le port de Bayonne a quintuplé dans l'espace de quatre ans.

Commerce extérieur de la France par voie maritime.

Le rythme d'expansion de l'activité économique française s'est ralenti en 1961 (+ 6 p. 100 en 1961 contre + 11 p. 100 entre 1959 et 1960.

Ses importations totales, par terre, par air et par eau — 83,2 millions de tonnes, soit + 7 p. 100, alors qu'elles avaient augmenté de 12 p. 100 en 1960. Ses exportations totales — 70,2 millions de tonnes — se sont accrues seulement de 3 millions de tonnes, soit de 4 p. 100 contre un accroissement de 22 p. 100 en 1960.

Mais, à l'inverse de ce que l'on avait pu constater au cours des deux années précédentes, le développement du commerce extérieur français en 1961 s'est largement répercuté sur la voie maritime ; le volume total des marchandises débarquées dans les ports français a augmenté de 5,8 millions de tonnes pour se situer à 60,3 millions de tonnes, soit + 10,5 p. 100 ; celui des marchandises embarquées a progressé de 2,2 millions de tonnes pour atteindre 21,3 millions de tonnes, soit + 11,3 p. 100.

A l'importation, l'apport du pétrole saharien dont les livraisons sur le marché français ont doublé par rapport à 1960 et représente le tiers du pétrole brut traité dans les raffineries françaises, contribue en effet à masquer l'évolution réelle des échanges. Mais une fois déduites les importations de combustibles liquides originaires d'Afrique du Nord et du Gabon, le commerce français d'importation en provenance de la zone franc apparaît comme ne s'étant développé que fort lentement depuis 1957. (Indice 107 par rapport à l'indice de base 100 en 1957.)

Au contraire, les importations par mer en provenance de l'étranger pour les marchandises autres qu'énergétiques, après être restées relativement stationnaires jusqu'en 1959, sont successivement passées à l'indice 112 en 1960 et 132 en 1961 (base 100 en 1957).

A l'exportation, l'évolution depuis 1957 avait, jusqu'en 1960, été différente puisque pratiquement l'expansion du trafic français par mer n'était dû qu'aux relations de la France à destination des territoires de la zone franc. L'indice du trafic s'établissait à 150 en 1960, alors que les expéditions par voie maritime sur l'étranger s'établissaient seulement à l'indice 102. Mais, en 1961, le mouvement s'est inversé. L'indice des exportations françaises vers la zone franc retombe à 145, tandis que celui des exportations vers l'étranger atteint 124.

On doit, cependant, se garder de tirer de ces indications des conclusions trop générales, car l'évolution se révèle en fait très diverse suivant les pays ou les territoires.

Trafic international des ports français.

(Entrées et sorties réunies à l'exclusion du cabotage national et de l'avitaillement des navires.)

DESIGNATION	ANNEES	TOTAL			PRODUITS PETROLIERS		CHARBON		AUTRES MARCHANDISES	
		(En tonnes.)								
Trafic total.....	1957	52.910.000			26.631.000		9.156.000		16.823.000	
	1958	53.155.000			29.869.000		5.255.000		18.010.000	
	1959	51.190.000			33.896.000		2.878.000		17.416.000	
	1960	51.572.000			33.196.000		2.710.000		18.666.000	
	1961	60.330.000			37.120.000		2.976.000		20.234.000	
Sous pavillon français.....	1957	21.850.000	47	13.231.000	49	3.207.000	33,9	8.112.000	50	
	1958	31.600.000	59,5	20.160.000	67,5	2.670.000	36,8	8.770.000	48,5	
	1959	32.660.000	63,8	21.726.000	70,3	2.247.000	38,1	8.687.000	49,3	
	1960	35.998.000	66	25.279.000	76,1	2.225.000	82,1	8.101.000	15,5	
	1961	39.210.000	65	28.118.000	73,7	2.590.000	87	8.502.000	12	

L'aide à l'armement.

En 1961, un crédit de 57.400.000 F, réparti sur quinze mois, a été affecté à l'armement. A concurrence de 67 p. 100, ce crédit a été réparti entre tous les navires appartenant à des entreprises françaises, à l'exception des unités affectées aux lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte ou qui bénéficient du monopole du pavillon.

A concurrence de 33 p. 100, l'aide à l'armement sera répartie aux navires français affectés à des trafics ou lignes comportant des difficultés particulières et présentant un intérêt national, pour lesquels la compensation calculée d'après des barèmes ne suffirait pas à assurer le maintien de leurs services.

Les navires pétroliers ne peuvent bénéficier d'une aide que dans le cadre des 33 p. 100.

Dans le présent budget, l'aide à l'armement est prévue pour 12 mois et se monte à 39 millions de francs, soit proportionnellement une très nette diminution.

Depuis la conclusion du traité de Rome, l'armement français se préoccupe de lutter à armes égales avec ses concurrents étrangers, bien que ce traité n'ait pas prévu de plano l'industrie des transports maritimes dans son champ d'application, il est nécessaire de prévoir le moment où les transports maritimes entreront dans la communauté. Aussi est-il urgent de rechercher un rapprochement des charges des ports de l'Europe des Six.

Une réforme du régime des ports français est à l'étude au ministère des travaux publics ; elle cherchera à assurer une amélioration des services ainsi qu'un abaissement des taxes pour mettre nos ports en état de soutenir la concurrence de nos partenaires du traité de Rome.

Lors de l'examen par le Parlement du IV^e Plan, plusieurs orateurs ont souligné la faiblesse des investissements prévus. L'armement français ne construira que 840.000 tonneaux de jauge brute durant les quatre années du plan.

Etablissement national des invalides de la marine.

Lors du vote de la loi de finances du 21 décembre 1961, le Gouvernement avait été invité à réorganiser l'Etablissement national des invalides de la marine, ceci en raison du maintien aux taux actuels des droits de timbre sur les connaissements.

Or, l'article 6 du projet de loi de finances pour 1963 maintient à nouveau la majoration du droit de timbre sur les connaissements.

Le Gouvernement estime qu'une réorganisation de l'Etablissement national des invalides de la marine n'aurait aucune incidence sur le montant de ses ressources et de ses charges. Il déclare que l'accroissement des dépenses de retraites de vieillesse et d'invalidité est exactement compensé par un relèvement simultané de la contribution de l'Etat, laquelle est indexée sur l'évolution des salaires forfaitaires et sur la détérioration du rapport démographique cotisants/retraités. Il en résulte que le déficit de l'E. N. I. M. est provoqué exclusivement par l'augmentation des dépenses de l'assurance maladie des marins et de leurs familles.

Les cotisants et retraités de l'E. N. I. M. craignent qu'une réforme ne leur fasse perdre de légers avantages qu'ils possèdent actuellement sur le régime général des assurances sociales, leur crainte est donc bien légitime, mais la solution choisie par le Gouvernement de n'apporter aucune réforme est sans doute une solution de facilité car, sans qu'il soit touché aux avantages que procure ce régime aux assujettis de l'E. N. I. M. on pourrait rechercher des modes de gestion plus adaptés à notre temps.

Pêches maritimes.

Dans l'ensemble du monde, la pêche maritime fournit plus de 41,2 millions de tonnes de poissons, de crustacés et de mollusques provenant, pour plus de la moitié, des pays asiatiques, de la Chine et du Japon, notamment, ainsi que de l'U. R. S. S. et pour moins d'un quart des autres pays européens. Parmi ces derniers, la France ne vient qu'au cinquième rang, derrière la Norvège, la Grande-Bretagne, l'Espagne et l'Allemagne fédérale.

Sa production est relativement faible eu égard à sa population croissante.

Pourtant notre pays est par nature maritime et le poisson pourrait jouer un plus grand rôle dans notre économie.

La pêche ne joue un rôle économique dominant que dans un très petit nombre de pays, tels que l'Islande où elle représente 90 p. 100 des exportations et jusqu'à 20 p. 100 du produit national; à un moindre degré, c'est aussi le cas pour la Norvège et le Portugal. Dans de nombreux pays d'Europe, bien que la pêche représente une activité importante, elle ne constitue qu'un secteur secondaire. Ce caractère est particulièrement marqué en France où par leur abondance et leur diversité les produits de l'agriculture concurrencent ceux de la mer. Le développement de la pêche ne correspond pas encore au grand effort qui, par la modernisation de la flotte et des techniques de capture a permis d'accroître, depuis la guerre, le potentiel de production.

Les progrès sont entravés surtout par l'étroitesse des débouchés, conséquence d'une consommation insuffisante, notamment des milieux ruraux. Cette situation est due, en partie, à la rareté des points de vente bien équipés, plus encore qu'au niveau trop élevé des prix de détail qui se sont accrus plus rapidement que ceux des autres produits alimentaires. C'est pourquoi l'effort doit surtout porter sur une meilleure organisation des circuits de distribution.

Une des caractéristiques de l'après-guerre est le nombre sans cesse décroissant de l'effectif des pêcheurs. Cette diminution des inscrits maritimes employés pour la pêche ne manque pas d'inquiéter les responsables, car sans craindre un manque de main-d'œuvre pour le moment, on peut avoir à redouter dans un avenir assez proche cette perspective. Ce n'est pas la pêche côtière qui manquera d'hommes, mais la pêche au large, ainsi que dans une mesure moindre, la grande pêche.

L'attrait des professions de l'industrie, plus rémunératrices, ne manque pas de jouer sur les moins de vingt ans; alors qu'en 1956 on enregistrait 1.823 entrées dans la profession, celles-ci étaient montées à 2.000 en 1960 pour redescendre à 1.750 en 1961.

Le tableau ci-dessous comprend tous les marins employés à la pêche pour la France métropolitaine, la Corse et l'Algérie :

ANNEES	GRANDE PÊCHE	PÊCHE au large.	PÊCHE côtière.	TOTAL
1950	2.211	11.294	52.366	66.971
1952	2.161	14.623	49.589	66.373
1953	2.163	13.713	47.002	63.178
1955	2.082	11.505	43.081	56.568
1956	1.983	11.631	41.094	54.708
1957	2.065	12.113	38.720	53.298
1958	2.215	12.868	36.102	51.185
1959	2.359	12.638	35.929	50.926
1960	2.271	13.225	31.876	50.373
1961	2.181	13.386	35.663	51.233
1962	2.113	12.387	34.987	49.887

Notre pays qui depuis de nombreuses années a vécu sous le régime du protectionnisme a tout d'abord à lutter pour mettre ses prix de revient au niveau de celui de ses concurrents. Il lui faut donc les alléger des nombreuses surcharges qui les gonflent et les aligner sur ceux de nos voisins, car il faut, tout en recherchant l'égalisation des prix de vente, réaliser en même temps l'égalisation des prix de revient.

Nous vivons encore actuellement la période transitoire du Marché commun, mais lorsque celle-ci s'achèvera rien n'empêchera les chalutiers allemands, néerlandais et belges de venir à Boulogne livrer leur pêche, bénéficiant ainsi des prix de vente français, sans subir au même titre que nous, nos prix de revient, nos salaires plus élevés, ni nos contributions sociales. Ceci devra être réalisé avant que l'idée chère aux autorités de Bruxelles d'imposer la spécialisation des productions nationales soit à l'ordre du jour de la Communauté.

Deux problèmes qu'il faudra également résoudre sont ceux de l'écoulement sur le Marché de la communauté européenne des productions norvégienne et britannique.

La France est un pays jouissant pratiquement du plein emploi, aussi les armateurs comprennent et partagent les légitimes aspirations des marins, pour qui un niveau de vie élevé ne signifie pas seulement des salaires élevés, mais un certain confort de vie, ce qui exclue les longues absences, ce qui exige un régime préférentiel de retraite, régime qui eut être amendé, mais dont le principe est sacré pour nos gens de mer.

D'où nécessité pour nous d'aller pêcher moins loin et revenir plus souvent que nos concurrents, ce qui laisse peu de place aux longues croisières des chalutiers congélateurs.

Nos conditions sociales nous imposent aussi des effectifs à bord plus nombreux, un régime social plus coûteux, c'est pourquoi, il faut que notre production, recherche par son originalité et sa qualité de trouver malgré son prix plus élevé des nouveaux marchés.

Pour la production de morue salée, notre pays se trouve barré par la Norvège, la Grande-Bretagne et l'Allemagne fédérale et notre consommation ne dépasse guère 52.500 tonnes, car sur les 55.000 tonnes débarquées l'an dernier, 2.500 restaient disponibles avant le départ de la nouvelle campagne.

Pour la sardine nous sommes concurrencés par le Maroc, le Portugal et même l'Espagne.

Dans les espèces dites fines, notre marché est déjà envahi par la sole hollandaise.

Mais sur le marché du thon, nous sommes encore bien placés, nous produisons 18.000 tonnes annuelles de germon.

Une production intéressante reste celle de la langouste. Le « Sapper », unité congélatrice qui travaille depuis 12 ans dans l'océan Indien et derrière elle une trentaine de langoustiers de Camaret et de Douarnenez ont réussi à se placer sur le marché international.

Tous nos efforts doivent tendre à améliorer la qualité de notre production, car on ne peut vendre plus cher que le concurrent que si ce que l'on vend est de meilleure qualité.

Pour le marché intérieur, il est nécessaire de développer les magasins équipés d'installations frigorifiques appropriées, ainsi que des usines de préparation du poisson en filets. A ce moment seulement une propagande en faveur de la consommation du poisson devra avoir des chances d'être efficace.

Le Budget de 1963.

Les crédits de paiement prévus pour 1963 pour le budget de la marine marchande s'élèvent à 692.099.783 F se décomposant en :

379.156.783 F pour les dépenses ordinaires et

312.943.000 F pour les dépenses en capital.

L'aide à la construction navale pour 298,8 millions de francs soit une légère diminution sur les crédits attribués l'an dernier qui s'élevaient à plus de 317 millions.

Le deuxième grand chapitre est occupé par l'aide aux invalides de la marine dont les crédits s'élèvent à 196,2 millions de francs contre 216,4 millions en 1962.

Cette diminution de 20 millions de francs de la subvention de l'Etat n'affectera en rien la trésorerie de l'établissement. En effet, ces 20 millions représentent le produit de trois taxes qui avaient été créées pour l'établissement de la marine et que le ministère des finances avait pris à son compte, ristournant sous forme d'augmentation d'une subvention majorée à l'établissement.

Cependant, la loi de finances pour autant ne supprime pas ces taxes, ni celle sur les connaissements, ni celle sur les produits pétroliers. Le Parlement avait mis comme condition au maintien des taxes que le Gouvernement déposerait avant le 1^{er} juillet 1962 un projet de loi réformant l'établissement national des invalides de la marine, or, il n'a pas répondu à cette invitation, prétextant qu'une réorganisation n'apporterait aucune nouvelle ressource à la « Maison de Colbert ». En effet, l'accroissement des dépenses de retraites de vieillesse et d'invalidité est compensé très exactement par un relèvement simultané de la contribution de l'Etat, laquelle est indexée sur l'évolution des salaires forfaitaires.

Si le Parlement veut à nouveau la suppression des taxes dont le produit échoit en partie à l'établissement, il lui sera nécessaire de trouver des crédits de remplacement.

Le troisième grand chapitre est constitué par les subventions de l'Etat aux deux compagnies nationales, par l'aide à l'armement et enfin par l'aide au cabotage. Le montant des subventions est fixé à 98,5 millions de francs pour la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des Messageries maritimes, étant entendu que cette dernière prendra en charge la ligne passagère de la Plata, puis 39 millions pour l'aide à l'armement et enfin 2 millions pour l'aide au cabotage. On constate pour ce chapitre une augmentation de 13 millions pour les compagnies nationales et de 6,6 millions pour l'aide à l'armement.

Les trois grands chapitres totalisant 634 millions de francs, il ne reste que 57,6 millions de francs pour le reste du budget.

L'Institut des pêches est inscrit pour 3.859 millions de francs se décomposant en 2.986 millions de francs pour le personnel, 873 millions de francs pour la réparation et l'armement de ses navires, la construction du laboratoire ostréicole de la Trinité-sur-Mer et le Centre de recherche de Nantes. Ce qui apparaît nettement insuffisant.

Le budget de l'institut sera augmenté par les taxes d'armement et par les taxes parafiscales perçues pour le contrôle des coquillages de la mer et des conserves de poisson, ces trois taxes devant produire environ 1,6 million de francs.

L'enseignement et la formation professionnelle maritime sont inscrits au budget pour 15.686.000 F soit une légère diminution sur le premier budget.

Il reste donc 31 millions de francs pour le traitement des fonctionnaires, la réparation des bâtiments et le fonctionnement des services.

Conclusions.

Le budget qui nous est présenté n'est pas celui qu'auraient souhaité les représentants d'un pays à vocation maritime comme la France.

Aussi, dans l'espoir que le budget de 1964, tenant compte de nos observations, corrigera les nombreuses insuffisances qu'il comporte, votre commission de la production et des échanges donne un avis favorable à son adoption.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 25

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

TOME II

ANNEXE N° 26

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

Tourisme.

Rapporteur spécial : M. DURAMEL.

Mesdames, messieurs, le budget du tourisme a ceci de particulier, qu'il n'existe pas. Les crédits budgétaires du commissariat général sont en effet confondus, pour l'essentiel, avec ceux des directions du ministère des travaux publics. D'autre part, les interventions financières en faveur de l'équipement touristique sont inscrits, comme d'ordinaire, à l'intérieur des dotations du fonds de développement économique et social.

Ainsi, le budget du commissariat n'est pas isolé, et celui que l'on peut dégager n'est pas significatif. Au surplus, la notion même de tourisme est complexe.

Le commissariat général doit être considéré comme un organisme de propagande, mais aussi de tutelle. Peut-être devrait-il, sans ralentir la première, accentuer encore la seconde de ses tâches. Il convient en tout cas d'apprécier, en fonction de ce double rôle, la valeur des crédits qui, directement ou indirectement, permettent son action. Pour cela, il est indispensable d'opérer un effort de rétablissement comptable et de rapprochement financier.

Ce n'est pas la première fois que votre commission se plaint d'avoir, elle-même, à l'entreprendre. Elle eût pu espérer que ce soit la dernière. L'intervention, toute récente, du décret du 22 décembre 1962 place en effet le commissariat sous l'autorité directe du Premier ministre. Mais le texte précise assez curieusement que le commissariat continue cependant d'être géré par le ministre des travaux publics, « en ce qui concerne tant le personnel que l'exécution financière des décisions prises par le Premier ministre ».

Cette formule inhabituelle associe, semble-t-il, une autorité pour décider, une autre pour gérer, et une troisième pour agir.

A ce propos, le président de votre commission a souligné la nécessité de rapports étroits entre le commissariat général et différents ministères :

Education nationale, pour ce qui concerne le tourisme scolaire et universitaire ;

Travail, pour ce qui concerne le tourisme social et populaire ;

Travaux publics, pour ce qui concerne les infrastructures et les transports.

Votre précédent rapporteur M. Ebrard a rappelé, pour sa part, le rôle que pouvaient jouer, à cet effet, les comités interministériels.

Votre rapporteur général a relevé de son côté que le commissariat était davantage un état-major qu'une administration et, M.M. Anthoz et Fil ont souhaité que, pour assurer une unité de conception et de réalisation, le commissariat général soit transformé en secrétariat d'Etat.

Quoi qu'il advienne, il est possible que la nouvelle formule rende encore plus nécessaire, et finalement effective, la présentation d'un fascicule autonome qui relève la totalité des crédits affectés au commissariat général. Sans doute conduira-t-elle aussi et enfin à la rédaction d'un commentaire complet qui décrive l'ensemble des actions entreprises pour le développement touristique ? Ainsi, les vœux renouvelés que vous avez formulés seraient-ils exaucés.

Mais ils ne l'ont pas été à l'occasion de la loi de finances pour 1963. Dans les documents qui vous sont présentés, les crédits budgétaires sont encore diffus et les interventions publiques toujours dispersées.

I. — Les crédits budgétaires.

La présentation pour 1963 a beau ne pas être claire, la comparaison avec 1962 est cependant aisée. Si la confusion demeure, elle demeure, heureusement, identique. Le soin qu'avait pris, l'an dernier, votre précédent rapporteur, de rassembler en un tableau précis les chiffres vagabonds, permet donc des rapprochements exacts.

Avant d'examiner poste par poste les crédits ouverts ou modifiés en 1962 et les crédits inscrits ou proposés en 1963, une constatation d'ensemble s'impose : le budget prochain est en réalité la reconduction du budget précédent. Une double question se pose dès lors : le montant des crédits est-il, cependant, suffisant ? La répartition des crédits est-elle, du moins, satisfaisante ?

A. — LE MONTANT DES CRÉDITS EST-IL SUFFISANT ?

Au total, sur une masse budgétaire d'environ 20 millions de nouveaux francs, l'accroissement des crédits n'atteint pas 590.000 NF, si l'on ne tient pas compte — et c'est normal — de l'augmentation du point d'indice automatiquement applicable au personnel. Alors que l'ensemble des dépenses civiles ordinaires s'est élevé en un an de 12,5 p. 100, les moyens d'action du Commissariat général ne se sont accrus que de 3 p. 100.

Il n'est pas exagéré d'affirmer que, dans aucun domaine, les demandes, pourtant raisonnables, du Commissariat général, n'ont reçu du ministre des finances un accueil favorable.

Sera-t-il longtemps possible de se féliciter des recettes que le tourisme apporte à notre balance des comptes et de refuser au Commissariat les crédits qu'il réclame pour son effort de propagande ? Dans l'avenir, les résultats obtenus pourraient pour une large part, dépendre des actions engagées maintenant.

Ce serait une erreur grave, et finalement coûteuse, de penser que les mouvements touristiques se dessinent en quelque sorte d'eux-mêmes, que leur orientation et leur volume ne sont pas directement influencés par un effort systématique d'information et de publicité. Et ce serait une illusion dangereuse et vite constatée, de croire que les attraits nationaux suffisent par eux-mêmes, que le choix des pays et la durée des séjours ne sont pas largement dictés par l'amélioration constante de la prospection des voyageurs et de l'organisation de l'accueil.

Déjà, l'évolution des dernières années devrait éveiller notre vigilance. Les statistiques sont insuffisantes et tardives, ce qui est dommage, non seulement pour l'information du Parlement, mais pour l'action du Commissariat. Telles quelles, elles sont cependant instructives.

Les années 1959 et 1960 avaient marqué une nette progression, provoquée, notamment, par la dévaluation monétaire de fin 1958, dont l'avantage de change demeurait. Les années 1961 et 1962 ont connu une relative stagnation, explicable partiellement, ainsi que l'ont précisé à juste titre en commission votre rapporteur général et notre collègue M. Roux, par les troubles politiques et les restrictions américaines.

Certes, la balance des comptes du tourisme est demeurée favorable: 237 millions de dollars en 1960, 204,6 en 1961. Le solde s'établit, à l'issue des neuf premiers mois de 1962, à 201 millions de dollars. Il était au 1^{er} octobre précédent de 194.

Mais l'an dernier, votre rapporteur notait que, par rapport aux autres pays concurrents, l'Espagne et l'Italie par exemple, la France ne tire pas tout le profit concevable de ses ressources touristiques. Ni l'année 1961, dont les résultats complets sont connus, ni l'année 1962, dont les chiffres partiels sont révélateurs, ne nous conduisent à modifier cette impression. L'exemple de l'Allemagne la renforcerait plutôt, puisque M. Catroux a pu relever que ce pays devenait, cette année, plus touristique que le nôtre.

Les résultats de 1961.

Une enquête de M. N. S. E. E. indique que le nombre des Français partis en vacances ne s'était accru que très faiblement au cours des dernières années en raison essentiellement des dépenses que cela leur eût occasionné. Cette constatation infirme, du moins pour un passé récent, les prévisions que le IV^e Plan avait formulées, pour un proche avenir. Pour les habitants des villes de plus de 50.000 habitants, l'augmentation des départs n'a été que de 2 p. 100 en quatre ans. Au total, 37,5 p. 100 seulement des Français quittent leur domicile pour les vacances, et encore, 45 p. 100 d'entre eux se rendent-ils chez des parents ou des amis. Ce n'est pas négligeable, ainsi que l'a fait observer en commission votre rapporteur général, puisque cela représente 16 millions de vacanciers et traduit, par suite de la législation de 1936 sur les congés payés, un net progrès. Malgré tout, le tourisme, pour les Français, demeure un luxe.

Pour ceux qui peuvent en bénéficier, les vacances principales ont une durée moyenne assez longue: 25 jours. Les lieux de séjour les plus fréquentés sont: la campagne (29,5 p. 100), la mer (25 p. 100), les autres villes (16,4 p. 100), la montagne (13,4 p. 100), les villes d'eaux (2,5 p. 100, cures non comprises), les circuits organisés (12,2 p. 100).

Les dix départements où la densité touristique est la plus forte sont: Alpes-Maritimes, Var, Haute-Savoie, Basses-Pyrénées, Charente-Maritime, Seine, Gironde, Loire-Atlantique, Hautes-Pyrénées et Vendée. Exception faite, bien sûr, de Paris, les zones de concentration touristique s'éloignent des zones de concentration urbaine.

Au demeurant, les Français qui partent en vacances marquent, depuis quelques années, une tendance très accentuée à se rendre à l'étranger. Nos compatriotes se rendent surtout en Italie, en Espagne, au Portugal, en Belgique, en Allemagne et en Grande-Bretagne. Les Français ne partent pas plus, mais partent plus loin. M. Anthonioz a d'ailleurs fait remarquer qu'ils y étaient conduits plutôt par un sentiment de curiosité, voire de snobisme, que par une différence de qualité dans l'accueil et l'équipement. Si des écarts de prix peuvent être constatés, il a souligné, ainsi que votre vice-président M. Sanson, les décalages de salaires et de charges sociales entre notre pays et certains de ses voisins, dans un rapport de 1 à 4 entre la France et l'Espagne.

Quelle qu'en soit l'explication, le mouvement est net.

Alors qu'en 1959 les dépenses des Français occasionnées par leurs voyages à l'étranger s'élevaient à 131,4 millions de dollars, elles sont passées, en 1960, à 263,4 et en 1961 à 358,5, c'est-à-dire qu'elles se sont multipliées par plus de deux fois et demie, dans le même temps où les recettes provenant des touristes étrangers en France étaient multipliées seulement par un trois quarts, passant de 318,7 millions de dollars à 563,1.

La récente décision gouvernementale portant à 5.000 F en monnaie étrangère et 1.000 F en monnaie nationale le montant annuel des sommes exportables par les touristes encouragera encore ce mouvement, en lui-même normal, s'il était compensé par un accroissement corrélatif des entrées de devises.

Or, dans le même temps, le nombre des étrangers qui séjournent en France ne se développe plus à un rythme satisfaisant.

En 1961, l'accroissement n'est que de 3,3 p. 100 sur l'année précédente, pourtant fort moyenne. Les étrangers ne viennent pas plus et restent moins. Les plus nombreux ont été, à l'exception des Américains du Nord (760.000), nos plus proches voisins: Belges (1.010.000), Allemands (732.000), Anglais (720.000), Italiens (467.000), Espagnols (465.000).

Ceux qui demeurent le plus longtemps sont, au contraire, ceux qui viennent de plus loin: du Proche et du Moyen Orient: 3 jours 93, d'Amérique du Sud: 3 jours 61, de Scandinavie: 2 jours 89, des Etats-Unis: 2 jours 66, du Canada: 2 jours 65.

En moyenne générale, la durée de séjour ne dépasse pas 2 jours et demi par voyageur. Sur les 36.816.000 étrangers enregistrés en 1961 à nos différents postes frontières, il n'a été finalement dénombré que 5.800.000 touristes. Pour les étrangers, la France devient un passage.

Ces observations, que l'année 1961 permettait de faire, l'année 1962 ne les rectifie pas.

Les résultats de 1962.

En 1962, les résultats définitifs font apparaître une certaine stagnation dans la venue de touristes étrangers. Bien qu'il faille se méfier des statistiques, quelquefois gonflées, de certains États européens concurrents, les pays de soleil ont encore accru leur attirance. En particulier, Anglais et Américains ont quelque peu boudé la France. Allemands et Hollandais ne les ont que partiellement remplacés.

Si, par rapport à l'année précédente, les étrangers, du fait d'un vaste congrès international, ont été nombreux en juin (+ 12,1 p. 100), ils l'ont été moins en mai (- 4 p. 100), en juillet (- 9,1 p. 100), en août (- 7,3 p. 100) et guère plus en septembre (+ 2,3 p. 100).

Au total, sur l'année à peine achevée, le nombre des arrivées atteindrait cependant 5.850.000. Il avait été de 5.800.000 en 1961 et de 5.613.000 en 1960.

La situation n'a pas évolué de la même manière dans les différentes zones. A Paris et dans les villes d'étapes, les progrès sont sporadiques et minces. Ainsi, dans le département de la Seine, il est venu, au cours des neuf premiers mois de 1962: 1.447.000 touristes, au lieu de 1.445.000 au cours des mois correspondants de 1961. Dans les stations balnéaires, les résultats sont aussi demeurés pratiquement inchangés. Mais sur la Côte d'Azur, une sensible régression a été observée: 852.000 touristes au 1^{er} octobre 1962 au lieu de 890.000 au 1^{er} octobre 1961.

Au moment où d'autres pays européens voient venir chez eux un nombre d'étrangers chaque année plus élevé, il est dommage que la France ne s'inscrive pas, pour une proportion plus large et une durée plus longue, dans leurs déplacements.

Pendant cette même période de vacances d'été, les touristes français ont également été, sauf au cours du mois de juin (+ 6,7 p. 100), moins nombreux que l'année précédente (mai: + 13,9 p. 100, juillet: - 5,9 p. 100, août: - 6,7 p. 100, septembre: - 1,7 p. 100).

La courbe qui se dessine ainsi témoigne pour le première fois d'un certain étalement des congés qui a déchargé le mois d'août au profit, mais seulement partiel, de juin. En définitive, il y eut l'an dernier moins de Français à prendre des vacances d'été qu'il n'y en avait eu l'année précédente.

L'expansion constatée des stations de sports d'hiver ne suffit pas à justifier cette tendance. C'est un fait, cependant, que depuis quelques années l'attrait des vacances d'hiver a conduit de plus en plus de personnes à limiter ou à renoncer à leurs congés d'été pour les reporter partiellement ou totalement entre Noël et Pâques.

En six ans, on constate une augmentation deux fois plus forte de la fréquentation des hôtels dans les stations de sports d'hiver que de ceux placés dans les stations balnéaires, et la distorsion s'accroît plus nettement depuis trois ans. Il est vrai qu'à la montagne, l'hôtel est le mode presque exclusif d'hébergement.

Finalement, il est à craindre que la comparaison entre l'été 1962 et l'été 1961 ne soit pas rectifiée par la comparaison hiver 1961/1962-hiver 1962/1963, et qu'alors, le tourisme des Français ne soit pas, en définitive, en expansion, cela au moment même où le tourisme des étrangers est, pour la première fois depuis cinq ans, en stagnation.

Un effort vigoureux s'imposerait donc. S'il peut exiger des formules techniques nouvelles, il devrait comporter des crédits budgétaires accrus. Le projet de loi de finances pour 1963 ne les ouvre, à la vérité, pas. L'effort est insignifiant.

B. — LA RÉPARTITION DES CRÉDITS EST-ELLE SATISFAISANTE ?

Nous savons, par expérience, qu'il est difficile de répartir mieux ce qui n'augmente pas. La reconduction, pratiquement totale, du budget du commissariat général au tourisme, rendait pratiquement impossible une affectation sensiblement différente de ces crédits.

Le tableau suivant permet une comparaison immédiate entre 1963 et 1962 :

CHAPITRES	DESIGNATION	CREDITS ouverts par la loi de finances 1962.	MODIFICATIONS en cours d'année 1962.	CRFDITS proposés en 1963.	DIFFERENCE entre les lois de finances 1962 et 1963.
(En nouveaux francs.)					
31-01 31-02 31-91 33-91 33-92	Personnel	1.550.000		2.133.000	+ 583.000
34-12	Missions à l'étranger.....	58.813	•	58.813	•
34-91	Loyers	97.900	•	118.900	+ 21.000
34-92	Parc auto (entretien).....	6.390	•	6.390	•
34-61	Matériel	15.551.021	•	15.661.112	+ (1) 110.091
44-61	Subventions aux organismes de tourisme.....	1.386.000	+ 306.000	1.852.000	+ 446.000
	Totaux				
44-62	Détaxe sur les carburants.....	25.000.000	•	25.000.000	•
63-90	Subventions d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports.....	1.200.000	•	1.200.000	•

(1) Dont 10.091 NF en services votés.

Prêts du F. D. E. S. pour l'équipement touristique (en millions de nouveaux francs):

	1962	1963
Equipement individuel (hôtelier et thermal).....	100	115
Equipement collectif.....	9	10

Etant donné le peu de modifications intervenues d'une année sur l'autre, un rapide commentaire suffira sur chacune de ces lignes.

Personnel.

Un organigramme précis avait été établi et un objectif numérique avait été calculé en 1960. Les créations d'emplois au cours des deux dernières années n'y ont répondu que partiellement. Pourtant aucune majoration d'effectifs n'a été admise en 1963. A l'administration centrale même, la création, attendue depuis longtemps, d'un poste de sous-directeur, n'a pas encore été retenue. Seule est acceptée la transformation, d'ailleurs gagée, d'un emploi vacant de rédacteur titulaire en un emploi d'agent contractuel. Ce n'est pas ainsi que le commissariat général disposera de cadres administratifs suffisants.

Sur le plan régional, la mise en place de délégués dont le rôle est reconnu essentiel, s'effectue trop lentement. Les circonscriptions n'ont été délimitées que par décret du 19 septembre 1962, les sièges fixés que par arrêté du 1^{er} octobre 1962 et les nominations, souvent rétroactives, n'ont été décidées que par une série d'arrêtés récents. Les moyens matériels (bureaux, collaborateurs); et financiers (frais de représentation et de déplacement) dont disposent les délégués, viennent au demeurant limiter trop strictement leur action.

Dans les pays étrangers, les agents du commissariat ne voient pas leurs rémunérations figurer sous la rubrique des dépenses de personnel. Car, liés sur la base de simples contrats, ils sont encore payés sur des crédits de matériel. Par contre, les dépenses qui seraient nécessaires à leur bonne implantation et à leur convenable installation, ne s'avèrent pas suffisantes.

Ce qui est compris dans les dépenses de personnel est tantôt géré par le commissariat, tantôt confondu dans les crédits « administration centrale des travaux publics ».

On ne peut donc trouver dans les documents budgétaires qui vous sont soumis, un relevé clair de ces crédits. Au prix d'un calcul dont il est difficile de vérifier l'exactitude, les crédits budgétaires prévus pour 1963 s'établissent ainsi :

En tant que rémunérations principales inscrites :

- au chapitre 31-01 (art. 2, § 7) : 643.955 NF ;
- au chapitre 31-01 (art. 5, § 2) : 612.938 NF.

En tant qu'indemnités de fonction et de rendement inscrites :

- au chapitre 31-02 (art. 6) : 135.494 NF.

En ce qui concerne les crédits non gérés par le commissariat, se trouvent inscrites :

Aux chapitres 31-91 et 33-91, en plusieurs articles, diverses indemnités :

- indemnités de résidence ;
- primes de transport ;
- prestations familiales ;
- supplément familial de traitement ;
- allocations de logement ;
- primes d'emménagement et de déménagement ;
- traitements des fonctionnaires en congé de longue durée ;
- prestations en espèces versées au titre de la sécurité sociale ;
- application de la législation sur les accidents du travail ;
- versement des cotisations au régime de la sécurité sociale ;
- contribution de l'Etat au régime des retraites de personnel contractuel (I. P. A. C. T. E.), et au régime complémentaire de certaines catégories d'agents non titulaires de l'Etat (I. G. R. A. N. T. E.).

Au chapitre 33-92, la cotisation du commissariat général à la mutuelle des affaires étrangères.

En définitive, les différences entre budgets votés en 1962 — services votés — et crédits demandés pour 1963, sont assez peu sensibles, et tiennent à l'augmentation de la valeur du point d'indice. Il ne faut en attendre aucune possibilité de reclassement ou de recrutement.

Si le décret du 22 décembre 1962 plaçant le commissariat général au tourisme sous l'autorité du Premier ministre, n'avait pas maintenu sa gestion au ministère des travaux publics, on aurait pu espérer qu'intervienne en 1963 un nouvel examen de l'ensemble des problèmes de ce personnel. Il serait souhaitable qu'il y soit cependant procédé, ce personnel étant actuellement régi par des règles disparates : statut ancien, en voie d'extinction, rattachement aux travaux publics, récemment confirmé, recrutement sur base contractuelle, souvent incertaine.

— *Missions à l'étranger* (chapitre 34-12). — La dotation est sans changement.

— *Loyers* (chapitre 34-11). — Le crédit proposé traduit un accroissement de 21.000 NF. Il couvre en réalité les dépenses de trois postes.

En premier lieu, des taxes diverses à payer au Trésor public pour l'immeuble, 8, avenue de l'Opéra. Leur montant avait été en 1962, de 2.482 NF. La prévision pour 1963 est de 2.600 NF.

En second lieu, le loyer et les frais annexes de l'immeuble du 127, avenue des Champs-Élysées à rembourser à la S. N. C. F. où est installé le bureau national de renseignements touristiques. La prévision pour 1962 avait été fixée à 65.700 NF. La dépense réelle avoisinera 82.900 NF. Les crédits prévus pour 1963 sont de 92.200 NF.

En troisième lieu, les loyers motivés par l'installation progressive des délégués régionaux dans des locaux indépendants. Lorsque les secrétaires généraux des comités régionaux du tourisme jouaient en fait le rôle de représentants locaux, ils étaient souvent hébergés au siège des chambres de commerce. Depuis l'institution de délégués régionaux, ou bien les chambres de commerce exigent un loyer pour abriter les délégués, ou bien des locaux séparés doivent être trouvés. Plusieurs délégués se trouvent actuellement dans une situation locative précaire. Un crédit de 18.000 NF est prévu pour permettre cinq locations, dont l'une, plus importante, à Marseille.

Ainsi, au total, les trois postes placés sous la rubrique « Loyers » atteignent 118.900 NF, ce qui explique l'augmentation proposée.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les travaux de l'immeuble occupé par le commissariat général, 8, avenue de l'Opéra, ne sont pas imputés sur ce chapitre. L'immeuble, bâtiment civil depuis son acquisition par l'Etat, a été partiellement rénové. Les travaux immobiliers ont été entrepris sous la responsabilité du ministère d'Etat chargé des affaires culturelles. L'aménagement d'un hall d'accueil et de renseignements donne au public une impression satisfaisante de l'accueil et du goût français.

Parc autos (entretien, chapitre 34-92). — La dotation est sans changement.

Détaxes des carburants (chapitre 44-62). — Le crédit de 25 millions de nouveaux francs, rattaché pour ordre, non plus aux charges communes, mais depuis 1962 aux travaux publics, est inchangé.

**

Il reste alors à examiner les crédits ouverts à deux chapitres 34-61 et 44-61, qui constituent l'essentiel des moyens d'action et d'intervention du commissariat général. Les mesures nouvelles se limitent, pour le matériel de propagande, à 110.091 NF, dont 10.091 en services votés, et pour les organismes de tourisme à 466.000 NF, dont 366.000 déjà admis par collectif en 1962.

Matériel (chapitre 34-61). — Sur une somme, l'an dernier, de 15.551.021, l'augmentation de 100.000 NF des crédits de matériel est d'une importance minime. Quand on songe à l'effort de propagande que poursuivent la plupart des pays européens, pour développer le mouvement touristique à destination et à l'intérieur de leur pays, quand on mesure l'urgence d'une action nouvelle qu'impose pour nous l'évolution récente du tourisme étranger et français en France, la marge d'augmentation, admise par le projet de loi de finances pour 1963, ne laisse guère l'espoir d'une publicité très intensifiée et mieux diversifiée.

Il en est pourtant des pays comme des produits, et des produits comme des hommes : une réputation est longue à établir, mais rapide à perdre.

Nous estimons trop aisément que la nôtre est faite, qu'elle est parfaite et qu'elle est définitive. Nous croyons trop volontiers que les richesses artistiques de notre patrimoine, la renommée spirituelle de notre métropole... et la qualité gastronomique de notre cuisine sont à ce point établies et admirables qu'il serait superflu, voire déplacé, de les vanter pour attirer les visiteurs.

Pour notre part, nous sommes convaincus qu'une réputation s'entretient. Les Américains disent : « Reputation is repetition ». Les gens ne viennent pas d'eux-mêmes. Il convient d'abord d'aller à eux. Il ne suffit pas de les inviter, il faut les chercher, il faut leur apprendre ce qu'ils ont à voir, leur rappeler ce qu'ils devraient savoir, provoquer chez eux ce qu'ils pourraient décider d'eux-mêmes. Lamartine disait : « Dieu lui-même a besoin de cloches ! ».

Et puis, une réputation peut avoir à se rectifier. Nous nous faisons parfois beaucoup d'illusions sur l'idée que, dans le monde, on se fait de la France.

Dans certains pays, on y garde trop exclusivement l'image nostalgique des charmes parisiens. Un étranger a pu écrire : « On vient en France trois fois dans sa vie : une première fois, seul, comme joyeux étudiant ; une seconde fois, à deux, comme

jeunes mariés ; une troisième fois, seul à nouveau, à 50 ans, sous prétexte d'affaires ». Si encore chacun venait trois fois !

La France éternelle et le gai Paris peuvent être attirants. Ils ne sont pas suffisants. Le tourisme doit être l'occasion de mettre en valeur les vestiges du passé, mais aussi de mettre en relief les réalités du présent.

Pour une large part, notre réputation reste à établir sur des bases exactes.

Le tourisme industriel se développe. Peu importe que se soit pour des considérations financières, c'est un fait. M. Anthoiz a souhaité avec raison que nous en tenions davantage compte pour mieux rechercher, accueillir et diriger cette clientèle influente. D'autant que notre pays peut lui montrer maintenant des réalisations susceptibles à la fois de l'intéresser sur le plan professionnel et de la satisfaire sur le plan esthétique. Des ouvrages d'art remarquables construits depuis la guerre selon des techniques très évoluées, méritent l'attention. Des entreprises privées ouvrent plus volontiers leurs portes, sachant que le secret des affaires n'est pas le secret de la réussite.

Le touriste industriel, mais aussi le touriste ordinaire, s'intéressent de plus en plus à la vérité contemporaine, à la réalité technique, à l'activité économique, à la vie sociale du pays, de la région, de la commune qu'ils visitent.

A cet égard, il serait souhaitable que la propagande officielle s'efforce d'être plus moderniste ; et aussi plus sélective. Car faute, sans doute, de moyens d'étude préalable de marchés, et de relais commerciaux de diffusion, elle n'est pas toujours assez appropriée aux différents pays et aux diverses clientèles qu'elle cherche à toucher. Le commissariat général est alors conduit à donner à ces thèmes publicitaires un caractère trop général. M. Catroux a souligné, lors de la discussion en commission des finances que notre propagande était ainsi souvent dépassée. Le slogan du style : « Visitez la France » à force d'être global devient banal, à force d'être indifférencié devient indifférent.

Il est vrai que les organismes de tourisme auxquels le commissariat apporte son concours financier et technique s'efforcent, du moins, de régionaliser la propagande.

Subventions aux organismes de tourisme (chapitre 44-61). — Un crédit nouveau de 466.000 NF en apparence, de 100.000 NF seulement compte tenu des mesures complémentaires intervenues en 1962, y aidera assez faiblement. Ce crédit se répartit ainsi :

Article 1^{er}.

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 départements d'outre-mer	70.000 NF.
Aide à l'équipement du tourisme culturel et social	56.000
Subventions aux comités régionaux de tourisme	20.000
Services d'accueil	120.000

Article 2.

Production de films cinématographiques	140.000 NF.
Participation à des expositions	50.000
Voyages de propagande	10.000

466.000 NF.

Mais, encore une fois, ce chiffre de 466.000 NF ne représente, en réalité, qu'une augmentation de 100.000 NF des subventions accordées l'an dernier pour un total, collectif inclus, de 1.752.000 NF. L'augmentation est donc dérisoire. Et elle s'applique, sous cette rubrique, à des opérations de propagande du commissariat autant qu'à des aides aux organismes de tourisme.

Quand on reconnaît, en particulier, les difficultés rencontrées par tant de syndicats d'initiative, quand on mesure les gênes que rencontrent tant de régions touristiques, on ne peut pas cacher son inquiétude devant la faiblesse du concours financier que leur apporte le commissariat général. Notre collègue, M. Fil, l'a, en particulier, rappelé. On doit, en effet, encourager les efforts entrepris par certains comités, par certains syndicats, par certaines communes, pour mettre en valeur les sites, en état de circuits, en lumière les monuments, en relief les œuvres d'art. Certes, la politique du commissariat général tend à faire prendre en charge, par les régions intéressées elles-mêmes, leurs dépenses de publicité locale ou particulière, bornant son intervention à la propagande d'intérêt national ou général. Mais il est indispensable que, pour une période transitoire, les frais soient partagés entre les régions et le commissariat. Il serait souhaitable que la participation du commissariat soit au départ plus forte, dans la mesure même où la multiplication des projets régionaux est, partout, réclamée. Le budget n'a pas envisagé de couvrir ce surcroît de dépenses.

A l'examen de ces différents chapitres, tels qu'ils ont pu être regroupés, il apparaît un déséquilibre strictement budgétaire, non seulement entre l'importance des moyens nécessaires et la faiblesse des crédits ouverts, mais, même en se limitant au montant prévu, entre ce qui est affecté à la propagande générale et ce qui devrait aller à l'organisation commerciale.

Il n'appartient peut-être pas à votre rapporteur de définir ici les relations qui pourraient s'instaurer, entre le commissariat général et les 314 agences de voyage, de déterminer l'aide qui devrait leur être apportée pour une action contrôlée de recherche et d'orientation de la clientèle, ni d'apprécier l'opportunité de la constitution à destination de l'étranger d'une agence nationale, comparable à celles de nos concurrents américains, britanniques, allemands et italiens.

Toutefois, votre rapporteur général, écartant l'idée d'un monopole d'Etat, a souligné l'intérêt d'une émulation par l'Etat. En tout cas, il appartient à votre commission de déplorer aujourd'hui l'insuffisance des rapports entre les pouvoirs publics et le secteur commercial, qui devraient davantage conduire à ajouter l'organisation à la publicité, l'intervention à la réclame, la réalisation à la sollicitation, les projets aux slogans, les circuits aux dépliants.

Il faudrait dire à une clientèle que l'on aurait en quelque sorte isolée : « Voici pourquoi vous devez venir en France. Voici comment vous allez y venir. Voici où vous irez. Voici ce que vous ferez. Voici ce que vous verrez. Voici ce que vous trouverez. Voici ce que vous paierez ». Et ce « vous » devrait prendre un caractère, non pas général, mais personnalisé, soit individuel, soit collectif. On connaît la célèbre réclame de cette entreprise de pompes funèbres américaine : « Mourez ! Nous nous chargeons du reste ». Il faudrait que le commissariat général puisse dire, avec le relais d'agences adaptées : « Venez ! Nous nous occupons du reste ».

S'occuper du reste, c'est l'autre tâche qui est, et qui devrait être davantage celle du commissariat général. Il est peut-être plus facile de faire de la propagande que d'exercer une tutelle, mais l'impulsion exige l'un et l'autre.

II. — Les interventions publiques.

Pour juger de la politique de développement touristique poursuivie par le Gouvernement, il ne faut pas se borner à examiner, comme nous venons de le faire, les crédits ici et là affectés au commissariat général. Il faut également s'attacher à suivre, comme nous allons le faire, les autres dotations qui, d'une manière tout aussi décisive, marquent l'intervention publique.

Un pays comme le nôtre, pour être touristique, doit être équipé. Il doit l'être pour permettre aux touristes d'atteindre ses différentes régions avant même de l'être pour les y accueillir et les y retenir.

Il est superflu de relever ici les retards pris par la construction d'autoroutes — et pas seulement Nord-Sud — ou d'insister sur l'urgence du renforcement de certaines nationales — par exemple celle débouchant sous le tunnel du Mont-Blanc — ou de souligner la déficience de certaines correspondances rail-car — qui éloignent trop de sites — ou de déplorer l'inadaptation de routes touristiques, ailleurs si bien aménagées — ou encore de rappeler l'importance que revêtirait un développement plus rapide du réseau aérien intérieur — notamment des lignes transversales et de celles reliant la métropole à la Corse. Mais on ne doit pas oublier l'incidence de toute cette infrastructure sur notre activité touristique.

Seulement, la qualité des liaisons ne suffit bien évidemment pas à déterminer la clientèle. Il faut lui fournir les conditions de vie, de délassément et d'hébergement, qui répondent à ses désirs et à ses possibilités.

Cela pose une double question : comment s'oriente l'équipement des stations, comment s'améliore l'hébergement des touristes ?

A. — COMMENT S'ORIENTE L'ÉQUIPEMENT DES STATIONS ?

Dans les différentes villes, communes, stations françaises susceptibles de recevoir des touristes, l'équipement collectif qui concourt à les attirer et à les retenir est évidemment multiforme.

Il n'est pas possible de rechercher ici tout ce qui intervient et qui dépend financièrement tantôt des collectivités locales et tantôt de l'Etat — et souvent des deux à la fois — et qui, lorsqu'il affecte le budget général, est inscrit tantôt sous un fascicule, tantôt sous un autre et intéresse souvent plusieurs administrations.

Tout juste pouvons-nous relever que l'alimentation en eau et en électricité est déterminante, que les installations sportives et distractions sont influentes.

Mais on doit ajouter que l'argent ne fait pas tout. Dans les grandes villes, à Paris en tout cas, le maintien d'activités commerciales et artistiques en août est nécessaire. Dans les stations, la mise en valeur des monuments, la décoration florale des communes, les réglementations locales pour éviter les bruits, le comportement quotidien des commerçants, l'attitude psychologique des habitants jouent un rôle qui peut être décisif. D'autant que les vacanciers ont une tendance naturelle à être plus exigeants que les résidents. Ils éprouvent aussi un goût plus restreint pour les surprises. Votre vice-président, M. Sanson, a pu relever, à cet égard, l'étonnement de nombreux étrangers qui, attirés dans le pays du vin, ont été effrayés de son prix hors menu.

Nous nous bornerons à relever ici ce qui est, par affectation financière ou par rapprochement administratif, du ressort du commissariat au tourisme. Il s'agit essentiellement des prêts pour l'équipement des stations de montagne et des prêts et subventions pour l'aménagement des ports de plaisance.

Stations de montagne.

Les prêts pour l'équipement collectif, inscrits au F. D. E. S., sont en légère augmentation en 1963, puisqu'ils passent de 9 à 10 millions de nouveaux francs. Ils vont, en priorité, à la montagne. Le succès des vacances de neige est tel que la difficulté réside dans le choix des stations à équiper.

En 1962, le montant des travaux réalisés atteindra près de 20 millions de nouveaux francs, pour lesquels il aura été accordé 13 millions de prêts, 9,6 par F. D. E. S. et 3,4 par la Caisse des dépôts et consignations. Les tableaux ci-après relèvent les principales opérations qui étaient achevées ou en voie d'achèvement en 1962, qui sont projetées ou seront poursuivies en 1963.

EQUIPEMENT COLLECTIF

OPÉRATIONS ACHÉVÉES OU EN VOIE D'ACHÈVEMENT EN 1962

HAUTE-SAVOIE

Flaine. — Création de station, deux télécabines, un téléski (première tranche d'un programme qui s'échelonne sur tout le IV^e Plan).

La Clusaz — Aménagement de la haute vallée des Confins.

Argentière. — Achèvement du téléphérique des Grands Montets.

Les Contamines-Montjoie. — Ensemble de remontées mécaniques.

Chamonix. — Travaux de protection contre les avalanches.

Flumet. — Téléski des Seigneurs.

Tignes. — Une télécabine, un téléski.

SAVOIE

Val-d'Isère. — Continuation du programme amorcé en 1961.

Notre-Dame-de-Bellecombe. — Téléski du Planay.

Courchevel. — Modernisation de l'équipement existant.

HAUTES-ALPES

Molines-Saint-Véran. — Téléski de la crête de Beaugard.

Vars. — Un télésiège, deux téléskis, téléski de Jaffuel.

BASSES-ALPES

Ubaye-Verdon. — Création des stations de Pra-Loup et de la Foux d'Allos (première tranche).

ISERE

Saint-Pierre-de-Chartreuse. — Téléski.

Corrençon-en-Vercors.

JURA

Les Rousses-Prémanon. — Sept téléskis.

VAUCLUSE

Mont-Ventoux. — Téléski du Gros Pin.

BASSES-PYRENEES

Gourette. — Achèvement du télécabine de Pènes-Blanque, deux téléskis.

HAUTES-PYRENEES

Pic du Midi de Bigorre. — Téléphérique des Laquets au Pic du Midi de Bigorre

EQUIPEMENT COLLECTIF. — PROGRAMME PROBABLE POUR 1963

Alpes.

Haute-Savoie.

Flaine. — Deuxième tranche.

La Clusaz. — Combe des Aravis, deuxième tranche.

Les Contamines. — Deuxième tranche.

Morzine.

Savoie.

Saint-Martin de Belleville.
Val-d'Isère. — Troisième tranche du plan de 4 ans.

Hautes-Alpes.

Vars. — Deuxième tranche.
Divers.

Basses-Alpes.

Ubaye-Verdon. — Deuxième tranche.

Isère.

Les Deux-Alpes.

Ardèche.

Aménagement de Mézilhac et Borée en stations de sports d'hiver.

Pyrénées.

Basses-Pyrénées.

Arette.

Hautes-Pyrénées.

Divers.

L'équipement des stations d'hiver répond aux goûts de la clientèle et correspond au projet des investisseurs. Certains se montrent sceptiques, à tort croyons-nous, sur la rentabilité des stations nouvelles à créer à partir de rien, sinon de pentes. Mais nul ne conteste l'utilité d'installations mécaniques complémentaires dès lors que les stations existent. A l'affluence de la clientèle doit répondre un renforcement de l'équipement.

Il y a aujourd'hui en France 900.000 skieurs. Ce chiffre s'accroît d'autant plus sûrement que le ski touche des classes sociales nouvelles et attire les jeunes générations sportives.

Dès lors, la montagne doit apporter le confort et la sécurité à ceux qui ne viennent plus y chercher la conquête et l'aventure, du moins sportives.

La priorité, qui touche à l'exclusivité, accordée par les dotations du F. D. E. S. à l'équipement de stations d'hiver, semble donc justifiée. Les sommes qu'il y consacre demeurent d'ailleurs faibles.

Stations nautiques.

Celles que le F. D. E. S. consacre à l'équipement des ports de plaisance sont six fois moindres. Il est vrai que ces dotations viennent compléter par prêts les crédits alloués par subventions. Il faut donc considérer ensemble ces deux formes d'aide, le chiffre budgétaire figurant au chapitre 63-90, demeurant en 1963 inchangé, à 1.200.000 nouveaux francs, dont 900.000 affectés aux ports de plaisance, 300.000 aux petits ports de pêche.

Les opérations effectuées en 1962 sont retracées dans le tableau suivant :

DÉSIGNATION	MONTANT total des travaux.	MONTANT de la subvention.	AUTOFINAN-CEMENT	MONTANT des crédits F. D. E. S.
Menton	950.000	285.000	"	665.000
Bénodet (1 ^{re} tranche) ..	730.000	219.000	219.000	292.000
La Trinité-sur-Mer (2 ^e tranche)	750.000	180.000	200.000	370.000
Villefranche-sur-Mer ..	160.000	52.000	28.000	80.000
Arz (Morbihan)	160.000	40.000	40.000	80.000
Arradon (Morbihan) ..	580.000	145.000	45.000	290.000
Total général	3.230.000	921.000	532.000	1.777.000

Les projets présentés pour 1963 dépassent les possibilités budgétaires.

OPÉRATIONS ENVISAGÉES	MONTANT TOTAL des travaux. (En nouveaux francs.)
Le Havre	1.020.000
Menton (2 ^e tranche)	950.000
Saint-Malo	700.000
Brest (approximativement) ..	1.450.000
Royan	Montant à déterminer.
La Rochelle	9.000.000
Arcachon	3.334.000
Marseille (port de l'Anse du Pharo) ..	De l'ordre de 5.000.000
Différents ports de la Corse	De l'ordre de 1.500.000

Cette année, les grands ports se manifestent pour aménager la partie qu'ils réservent aux bateaux de plaisance.

Au total, les ports de mer et les stations de montagne trouvent, pour s'équiper, un concours encore modeste auprès du F. D. E. S. Mais il est vrai que cette aide n'a jamais prétendu qu'être partielle. Elle laisse en particulier aux finances locales des charges lourdes pour l'équipement collectif, ainsi que l'ont fait observer notamment MM. Anthonioz, Catroux et Ebrard.

En vérité, l'essentiel des dotations « touristiques » du F. D. E. S. n'est pas destiné à l'équipement collectif, mais à l'équipement individuel, dont ces mêmes collègues ont eu à souligner l'amélioration récente.

B. — COMMENT S'AMÉLIORE L'HÉBERGEMENT DES TOURISTES ?

Au titre des prêts du F. D. E. S., il est prévu pour 1963 une dotation de 115 millions de nouveaux francs. Elle s'applique, d'une part, à l'équipement hôtelier et thermal, d'autre part, aux diverses formes du tourisme social, sans qu'une répartition soit établie a priori. M. Ebrard a, en particulier, regretté cette absence de doctrine.

Hôtellerie.

En ce qui concerne l'hôtellerie, on serait tenté de souligner, avec inquiétude, le retard déjà pris par rapport aux objectifs du Plan, si on n'espérait qu'un effort, à peine commencé, permette de le rattraper bientôt. Sous l'impulsion du commissariat général, les crédits ont triplé en quatre ans, doublé en trois ans.

Compte tenu de ses ressources propres, la Caisse centrale de crédit hôtelier disposait de 75 millions de nouveaux francs en 1960 et de 109 en 1962, ce qui représente, en investissements hôteliers, environ le double. En 1962, les crédits disponibles ont été absorbés. Pour 1963, le volume des prêts aurait pu être fixé à un niveau encore plus élevé en raison des différentes facilités accordées aux hôteliers pour effectuer la modernisation de leurs établissements.

L'effort poursuivi à cet égard par le Gouvernement a répondu, dans une assez large mesure, aux recommandations qu'avaient formulées votre commission des finances et le rapporteur sur avis de la commission de la production et des échanges, qui l'a aujourd'hui rejointe.

D'une part, le commissariat général s'est employé à libéraliser les conditions de prix. Il a surtout obtenu un remboursement, partiel et forfaitaire, des T. C. A. en cas de travaux.

L'article 85 de la loi de finances pour 1962 et son décret d'application du 23 août ouvrent droit, en effet, à un remboursement de 10 p. 100 des dépenses de construction, d'agrandissement, d'aménagement et de modernisation effectuées dans les établissements hôteliers de tourisme répondant à certaines normes. Ce remboursement n'a lieu que dans la mesure où le montant des dépenses est supérieur à 2.000 nouveaux francs. La liste des travaux prévus au décret est suffisamment complète pour que plus des trois quarts des dépenses d'équipement servent d'assiette au remboursement. C'est ainsi qu'y figurent :

— les travaux de gros œuvre, même pour les annexes et les dépendances ;

— les équipements accessoires : appareils de chauffage, sanitaires, de production d'eau chaude, ascenseurs, chambres froides, revêtements de sol, installations de climatisation, et même l'aménagement des parcs et jardins, piscines, plages, etc.

Ces avantages vont, semble-t-il, être reconnus aux restaurants. Le Gouvernement vient d'étendre, par un décret du 2 janvier 1963, l'article 4 de la loi du 4 avril 1942 modifiée. Il va donc opérer le classement des restaurants en catégories identiques à celles existant pour les hôtels de tourisme.

Nous reconnaissons l'intérêt de cet élargissement qui permettra aux restaurants de bénéficier, comme les hôtels, d'un remboursement forfaitaire des taxes sur le chiffre d'affaires en cas de travaux d'équipement ou de modernisation. Mais nous doutons que le Gouvernement ait prévu les crédits correspondants dans le présent budget. Nous voudrions donc avoir l'assurance que, pour que les restaurants aient quelque chose sans que les hôtels aient moins, le Gouvernement, s'agissant de remboursements, les effectue sans autres limites que celles actuellement prévues sur la nature, le montant et la réalisation des travaux.

Autrement dit, nous espérons que le crédit de 20 millions inscrit au chapitre 15-02 des charges communes sera bien considéré comme un crédit évaluatif et que les dépenses pourront, selon les besoins, excéder la dotation actuellement prévue.

Il avait été également décidé que, par le biais d'un abattement supplémentaire de 5 p. 100 sur les recettes perçues, les casinos pourraient davantage s'intéresser à l'équipement hôtelier du département où chacun d'eux est installé. Cette mesure, qui dégagerait environ 2 millions de nouveaux francs par an, pourrait contribuer, dans une quarantaine de stations, à la mo-

dernisation de certains hôtels, en général les plus luxueux ou les mieux classés. Mais le texte d'application n'est pas encore paru.

Il avait été réclamé, par le précédent rapporteur de la commission de la production et des échanges, M. Laurin, une modification du système même d'établissement des charges sociales applicables à l'hôtellerie pour substituer au volume des salaires celui des affaires.

L'hôtellerie française emploie 200.000 personnes à titre permanent et 300.000 à titre saisonnier. Elle est donc particulièrement frappée par un mode d'assiette qui n'est pas retenu par certains de nos concurrents, même lorsqu'ils appliquent une législation sociale. Cependant, la modification demandée pouvant faire précédent, même si elle s'applique à un personnel souvent saisonnier, n'a pas été opérée. Elle serait pourtant, pour l'hôtellerie française, d'une importance décisive. A défaut, le déplaçonnement devrait être au moins limité.

Quoi qu'il en soit, un effort a été entrepris. D'un effet technique forcément limité, les mesures prises peuvent avoir un effet psychologique moins négligeable.

Pour la première fois depuis longtemps, les hôteliers ont eu l'impression d'être compris. Il semble que ce changement d'attitude publique conduise à un renversement de tendance privée. On peut déjà noter une reprise des opérations de modernisation des hôtels existants et des projets de construction d'hôtels nouveaux.

Certes, la modernisation demeure lente, trois fois plus faible que le plan ne l'estimait nécessaire. Mais, du moins, est-elle entamée et s'accélère-t-elle depuis quelques mois. Au 1^{er} octobre 1962, c'est-à-dire en 9 mois, il a été accordé autant de prêts, en nombre, et 16 p. 100 de plus, en montant, qu'au cours l'ensemble de l'année 1961. Le rythme des demandes s'accroît, car la contagion de l'exemple est une source de progrès. Contrainte à demeurer trop longtemps en retard, l'hôtellerie française va peut-être commencer à le rattraper. Mais il lui faut convenir que ses charges restent bien lourdes pour permettre des amortissements assez rapides.

Pourtant, alors qu'en 15 ans, on avait assisté à tant de fermetures (sur la Côte d'Azur et à Paris, respectivement, 15.000 et 5.000 chambres avaient cessé d'être en hôtel), depuis peu, on envisage, au contraire, de nouvelles constructions.

Plusieurs grands établissements financiers s'intéressent désormais à l'hôtellerie, ce qui, pour certains, nouveau, et pour d'autres, nouveau en France.

Ils viennent de procéder à la constitution de sociétés destinées à concourir au financement d'activité touristiques diverses :

- la Société financière pour les industries du tourisme ;
- la Compagnie générale d'investissements fonciers (CO.G. I.FON) ;
- la Société pour l'équipement et le développement de Vars (S. E. D. E. V.) ;
- la société « Les Etapes touristiques européennes ».

D'autre part, un accord est intervenu entre l'aéroport de Paris et la Hilton Hotels International Corporation pour la construction à Orly d'un hôtel de classe internationale de 250 chambres pouvant au besoin être agrandi pour en comporter 400. Aucun groupe français ne s'était présenté pour proposer un projet satisfaisant aux conditions exigées. Les travaux, qui dureront deux ans, coûteront environ 20 millions de NF. Le financement est assuré par la société américaine, sans recours au crédit hôtelier français.

Ce sera son premier hôtel en France, le onzième en Europe.

Il est question également d'un autre projet Hilton, avenue de Suffren, à Paris, pour un hôtel de catégorie 4 étoiles, de 500 chambres ultra-modernes. Les investissements prévus seraient de l'ordre de 70 millions de nouveaux francs et le Crédit hôtelier participerait au financement.

Par contre, le projet d'installation d'un hôtel à la place de la gare d'Orsay n'est toujours pas réglé. Plusieurs solutions, proposées par les candidats constructeurs, devront être départagées en fonction de données économiques, artistiques, fonctionnelles et d'urbanisme.

Thermalisme.

Ce renouveau de l'hôtellerie n'atteint malheureusement pas les stations de thermalisme, longtemps éprouvées par l'ordonnance du 30 décembre 1958, dont pourtant beaucoup de dispositions ont été annulées.

Si les résultats provisoires de la saison thermale 1962 sont assez satisfaisants, puisque 56 établissements thermaux (sur 98) ont reçu cette année 291.605 curistes contre 248.143 l'année précédente — soit 17,11 p. 100 en plus — cette amélioration tient essentiellement à la remise en ordre des prestations thermales et au relèvement du forfait d'hébergement. Cependant, dans les grandes stations le nombre des curistes reste pratiquement stable, lorsqu'il ne diminue pas.

Les installations thermales françaises auraient particulièrement besoin d'une profonde transformation. Les établissements ont été, pour la plupart, construits avant 1914 et supportent mal la comparaison avec leurs concurrents étrangers.

L'an dernier, votre rapporteur avait insisté avec raison et avec précision sur la nécessité de mesures particulières au thermalisme : crédit mieux adapté, extension de la patente saisonnière. Il avait réclamé, sur l'ensemble du problème thermal, une enquête économique et médicale qui, à notre connaissance, n'a pas eu lieu. Les remarques qu'il a formulées demeurent valables et leur urgence s'est, bien entendu, accrue, en particulier celles concernant l'étalement des congés payés et la rectification des vacances scolaires, qui influencent toutes les stations d'accueil et toutes les formules d'hébergement.

Tourisme social.

Ces formules au demeurant se transforment et se multiplient. Faute de trouver, partout et aisément, des hôtels simples à des prix accessibles, le tourisme social recherche désormais des possibilités nouvelles.

Parmi les Français qui prennent des vacances, 22 p. 100 seulement adoptent l'hôtel comme mode d'hébergement ; 10 p. 100 louent une maison ; 9 p. 100 disposent d'une propriété familiale. Ceux qui ne disposent pas des ressources nécessaires utilisent :

- les gîtes ruraux : 1,8 p. 100 ;
- les maisons familiales : 1,4 p. 100 ;
- les villages de vacances et auberges de jeunesse : 2,1 p. 100.

Ces formules auraient besoin d'être mieux connues et davantage aidées.

Mais beaucoup de ceux qui partent en vacances sans pouvoir dépenser pour cela des sommes importantes se rendent dans des campings préalablement organisés ou que, plus ou moins anarchiquement, ils constituent eux-mêmes. L'année dernière, 10,1 p. 100 des vacanciers avaient déjà adopté cette formule.

A lui seul, le nombre des campeurs double environ tous les cinq ans. Le succès que rencontre le camping surtout auprès de la jeunesse, garantit son développement. Il est le moins onéreux, le plus simple, mais pas toujours assez confortable. Son extension pose un double problème d'implantation et d'aménagement.

En 1960, il existait 3.446 terrains dont 1.500 municipaux, 1.350 privés et 330 clubs.

Ces terrains sont maintenant beaucoup trop concentrés dans les zones déjà très recherchées : Finistère, Var, Haute-Savoie.

Les campeurs ont tendance à vouloir aller là où les autres touristes vont déjà beaucoup. Pourtant, il existe fort heureusement en France des régions agréables, pittoresques, susceptibles de bien les accueillir en leur assurant des avantages comparables. Une propagande convenable serait souhaitable à cet effet au profit, dans les départements déjà chargés, de villages de l'arrière-pays, et dans les départements moins connus, de communes bien adaptées.

Comme les installations supposent des autorisations réglementaires, des instructions devraient être données pour assurer une répartition meilleure.

Peu de terrains sont équipés de façon à assurer des conditions strictes d'hygiène, de salubrité. Certains essais ont toutefois été effectués récemment dans le pays basque et le long de la Côte d'Azur. Ils devraient être généralisés, car il n'existe pas en France assez d'installations comparables aux réalisations étrangères.

La répartition, par catégorie professionnelle, des Français qui ne prennent pas de vacances pour des raisons financières témoigne de l'urgence d'une orientation sociale de notre effort touristique :

- 55,3 p. 100 parmi les personnels de service ;
 - 49,2 p. 100 parmi les ouvriers ;
 - 48 p. 100 parmi les employés ;
 - 28 p. 100 parmi les cadres moyens ;
 - 27 p. 100 parmi les patrons de l'industrie et du commerce,
- le pourcentage le plus faible se situant parmi les professions libérales et les cadres supérieurs : 9,7 p. 100.

Des efforts ont été faits, de développement des colonies de vacances, d'organisation de villages de vacances, d'installations de camping modernes, de création de maisons familiales. La Caisse des dépôts, quelques entreprises industrielles, certaines

organisations privées, un ou deux clubs actifs, ont également fait preuve d'initiatives heureuses. Il n'empêche que parmi les prêts d'équipement distribués au cours des deux dernières années par la voie du F. D. E. S., il n'en est pas plus d'un dixième qui ait été destiné au tourisme social. Il n'est pas possible de savoir maintenant la répartition qui pourra être effectuée en 1963, mais il est souhaitable qu'elle mette l'accent sur les différents aspects techniques du tourisme social.

A l'examen des prêts d'équipement, il apparaît en effet un déséquilibre qui n'est plus d'ordre budgétaire, mais politique, entre l'effort justifié consenti en faveur des formes traditionnelles du tourisme, dont la situation demeure difficile, et l'indifférence relative affichée envers les formes sociales du tourisme dont devrait bénéficier un nombre accru de Français.

On répète volontiers que l'organisation des loisirs devient un problème sociologique important. Le tourisme ne doit pas être une forme privilégiée, mais accessible, du loisir. Dans une large mesure, dès lors qu'elle exige des fonds publics, l'orientation de l'équipement touristique devient un choix d'ordre social. Les documents budgétaires, même rétablis, autant qu'il est possible de le faire dans la dispersion actuelle de leur présentation, ne permettent guère d'apprécier la volonté gouvernementale en cette matière. Votre commission ne peut que le regretter.

Conclusion. — Tourisme et IV^e Plan.

En définitive, puisque le projet de budget pour 1963 affirme se placer délibérément dans le cadre du IV^e Plan de modernisation et d'équipement, il est bon, pour apprécier les crédits qu'il consacre, ici et là, au tourisme, de vérifier si, dans ce domaine, les résultats déjà acquis et les moyens maintenant dégagés concordent avec les objectifs récemment définis. Ce n'est malheureusement pas le cas.

D'une part, on constate que le nombre de touristes étrangers ne s'est pas accru dans les proportions qu'on avait espérées. Le taux d'accroissement de 50 ou 55 p. 100 fixé pour 1965 ne sera certainement pas atteint puisque de 1959 à 1962, le nombre de ces touristes ne s'est élevé que de 14 p. 100 et que, de 1961 à 1962, l'augmentation sera de l'ordre de 1 p. 100. Si les recettes que nous ont procurées ces touristes ont suivi approximativement les prévisions, les dépenses des Français à l'étranger ont augmenté considérablement, atteignant déjà en 1961 le chiffre de 360 millions de dollars qui n'avait été envisagé dans le IV^e Plan que pour l'année 1965. Ainsi, le solde de notre balance touristique, qui devait passer de 237 à 290 millions de dollars de 1960 à 1965, est-il retombé à 204 en 1961 et ne dépassera sans doute pas 210 en 1962.

D'autre part, les crédits sur fonds publics consacrés aux investissements touristiques n'ont pas atteint le niveau qui avait paru souhaitable lors de l'élaboration du Plan.

Pour l'équipement collectif, le Plan avait envisagé 18 à 26 millions de nouveaux francs par an. La dotation du F. D. E. S. n'a été que de 9 millions en 1962 et 10 millions en 1963, soit, en deux ans, à peine plus que ce que le Plan avait prévu pour une année. Heureusement, l'effort d'investissement privé a partiellement compensé cette insuffisance.

Pour l'équipement hôtelier, il aurait fallu investir 500 à 600 millions sur les quatre années. Il n'a été accordé, pour les deux premières années du Plan, qu'un volume total de 215 millions de nouveaux francs. Ainsi, le nombre de chambres créées reste inférieur à celui que le Plan avait jugé nécessaire et le nombre de chambres modernisées ne représente que le tiers des prévisions.

Il est regrettable de constater, ainsi, que dès la première année, un retard est pris par rapport aux objectifs définis par le Plan. Il est inquiétant de relever aussi que pour l'année 1963, les crédits sont insuffisants pour le combler.

Le Gouvernement — qui vient de marquer administrativement son intérêt pour le tourisme en plaçant le commissariat général sous l'autorité directe du Premier Ministre — devrait en témoigner financièrement, en présentant un programme budgétaire conforme au IV^e Plan.

Dans ces conditions, si votre rapporteur vous invite cependant à adopter les crédits proposés pour 1963, c'est parce qu'il ne nous est pas possible d'en majorer le montant ni d'en modifier la répartition.

Mais il souhaite que le Gouvernement tienne compte, au plus vite, des remarques formulées dans ce rapport et qu'en particulier :

- il présente, dès 1964, le budget du tourisme sous forme d'un fascicule particulier qui permette une appréciation claire des crédits affectés au développement touristique ;

- il consacre, si possible par collectif en cours d'année, et en tout cas en 1964, des crédits suffisants pour ne pas accentuer un retard qui deviendrait irréparable dans l'accomplissement du programme fixé par le IV^e Plan en matière touristique ;

- il mette davantage l'accent sur les opérations de commercialisation qui, s'ajoutant aux efforts de propagande, permettraient d'attirer et de retenir plus longtemps les touristes étrangers en France ;

- il intensifie les aides déjà apportées aux établissements hôteliers pour accélérer les opérations de modernisation, sans lesquelles les touristes étrangers et français risquent de ne pas venir ou de ne pas assez rester en France ;

- il définisse une politique précise susceptible d'assurer au tourisme social un développement plus rapide qui autoriserait un plus grand nombre de Français à prendre effectivement les vacances auxquelles ils ont droit.

C'est sous le bénéfice de ces observations que vous est proposée l'adoption des crédits du tourisme.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 57

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Pasquini, député.

TOME II

XVII. — TOURISME

Mesdames, messieurs, le tourisme est une forme d'industrie qui n'a révélé ses extraordinaires possibilités qu'après la guerre de 1939-1945.

Il semble acquis que chaque année environ 250 millions d'hommes et de femmes puissent être considérés comme touristes.

Six millions d'étrangers viennent en France au cours d'une année et les Français eux-mêmes, dont on dit qu'ils sont casaniers, n'échappent pas à ce goût nouveau du voyage et à ce désir moderne de connaître et de vivre hors des cadres habituels puisque 4 millions d'entre eux commencent, chaque année, à sortir des frontières.

Cette industrie confirme chaque année davantage son importance puisqu'elle vient immédiatement après les industries exportatrices françaises de la sidérurgie et de l'automobile; elle constitue une source de revenus appréciables par la contribution importante qu'elle apporte à notre balance commerciale.

En effet, la moitié de l'excédent de la balance des paiements est fournie par le tourisme, qui est devenu un des secteurs clés du commerce intérieur.

a) Les Français voyagent.

37,5 p. 100 d'entre eux ont pris leurs vacances en dehors de leur demeure en 1961, contre 31 p. 100 en 1958 et 25 p. 100 en 1955.

Il convient de noter qu'un pourcentage très inégal de touristes affecte les professions elles-mêmes, puisque si 38 p. 100 des ouvriers ont commencé à voyager, 8 p. 100 seulement des agriculteurs le font pour le moment.

C'est dire les immenses possibilités du tourisme social et populaire, qui mettrait à la portée des revenus modestes des hôtels plus accessibles ou bien des modes d'hébergement complémentaires.

b) Les étrangers.

Les étrangers viennent de plus en plus nombreux en France puisque, en 1961, les prévisions du III^e Plan ont été dépassées : 5.800.000 étrangers au lieu de 5.000.000.

A ce titre, on peut dire que la situation touristique de l'année a été satisfaisante.

Les arrivées de touristes des Etats-Unis et du Canada, dont l'incidence financière doit être soulignée dans le bilan touristique, ont été plus nombreuses qu'en 1961.

Mais si l'affluence anglo-saxonne est la plus nombreuse, les Européens, et surtout les voyageurs allemands, prennent une place de plus en plus importante dans nos statistiques.

Le bilan favorable de l'année 1962 ne doit pas cependant inciter à des prévisions trop optimistes : l'examen des chiffres permet en effet de constater une espèce de stabilisation dans les arrivées :

- 1959 : 5.052.000 arrivées + 24,1 % ;
- 1960 : 5.613.000 arrivées + 11,1 % ;
- 1961 : 5.800.000 arrivées + 3,2 %.

De plus, malgré l'amélioration et le commencement de renouveau de l'équipement hôtelier, on peut dire que l'infrastructure de notre potentiel d'accueil est loin de caractériser la richesse de notre pays et que notre tourisme se caractérise par son inadaptation aux nouvelles conditions de l'expansion de cette industrie qui, de plus en plus, va devoir répondre aux besoins d'une clientèle de masses de plus en plus nombreuse.

Cette situation de fait est anormale et, dans une certaine mesure, elle est le résultat d'une situation politique anormale.

Comment mieux caractériser le débat et le problème qu'en indiquant qu'à l'heure actuelle le tourisme français n'a pas de budget qui lui soit propre ? Le haut-commissariat au tourisme, supprimé, est placé sous l'autorité du Premier ministre tout en continuant d'être géré par le ministre des travaux publics. Le conseil supérieur du tourisme s'est très rarement réuni.

Il est difficile de qualifier de budget du tourisme les quelques écritures qui, à l'intérieur du projet de loi de finances pour les travaux publics et les transports, révèlent que 74 fonctionnaires y trouvent leurs occupations et leurs traitements, les deux lignes qui permettent de constater que la dynamique touristique se solde par 1.167.000 F de subvention et 685.000 F de propagande et de matériel et les interventions financières inscrites au fonds de développement économique et social.

En un mot de conclusion préalable, il convient de dire que le budget de 1963 et les interventions financières inscrites au fonds de développement économique et social ne sont autres que la reconduction du budget de 1962. Les possibilités d'action du haut-commissariat général ne se sont accrues que de 3 p. 100 et l'on peut taxer d'ingratitude les considérations budgétaires qui ont négligé de récompenser une activité si bénéfique au budget, puisque le solde de cette activité à la balance des comptes va pour 1962 manifester un actif de 230 millions de dollars. Le budget de 1963 ne présente aucun effort et n'ouvre la voie à aucune possibilité.

Certes, il convient de rappeler que le IV^e Plan s'est livré à une étude de la situation des perspectives touristiques françaises, qu'il a essayé de faire ressortir les objectifs et moyens d'action nécessaires pour les atteindre et qu'à ce titre, il a de façon extrêmement concise dégagé les nécessités de la prospective.

Tout cela ne compense pas, bien au contraire, et cela légitime la nécessité d'une action qui, en relevant de l'envergure, n'hésitera pas à sacrifier au détail, l'élaboration d'une politique simple mais extrêmement dynamique en fonction du caractère très particulier d'une industrie qui, si elle bénéficie au secteur public, n'en possède pas moins tous ses rouages dans le secteur privé. Et cette remarque permet de mettre en évidence la difficulté de la planification préalable et le meilleur compte que l'on peut avoir à offrir ou à pourvoir aux moyens pour obtenir des résultats.

Le tourisme a également souffert et risque de souffrir encore du manque de liaison entre les divers départements ministériels.

On ne peut que se réjouir de la création d'un comité interministériel qui peut promouvoir la synthèse indispensable entre les divers ministères auxquels il ressortit.

Le rattachement du tourisme à tel ou tel ministère de tutelle était extrêmement discutable, et l'on peut se demander dans quelle mesure son autonomie pure et simple (comme l'avait demandé l'un de mes prédécesseurs) ne paraît pas plus souhaitable.

**

A la suite de ces considérations d'ordre général et face à une entreprise de très grande envergure, l'intention du rapporteur ne peut être d'entrer dans le détail d'une action qui nécessitera des mois ou des années d'un travail continu.

Délaissant volontairement — quelle que soit leur importance — certains domaines essentiels qui feront l'objet d'études ultérieures plus approfondies, il m'apparaît plus simple de développer les grandes lignes possibles de la politique du tourisme français, sous l'incidence essentielle d'un apport de devises à la balance des comptes.

L'objectif de cette politique dans l'ordre chronologique consiste :

— à promouvoir l'afflux de touristes, c'est-à-dire la mise en valeur de l'attractivité ;

— cet afflux étant réalisé, à l'absorber dans les meilleures conditions possibles, c'est-à-dire à la mise en valeur du potentiel d'accueil du pays.

Or, il apparaît immédiatement que, dans l'ordre des moyens, le second des objectifs doit être réalisé avant sinon parallèlement au premier.

Les touristes continuent de venir chez nous parce qu'ils ont déjà entendu parler du château de Versailles, des châteaux de la Loire, de la gastronomie française, du soleil de la Côte d'Azur, du musée du Louvre et du festival d'Aix-en-Provence.

S'il convient de mettre en valeur ces sources d'attractivité et toutes les nombreuses autres qui existent, s'il convient même d'en créer d'autres, il est plus urgent de pouvoir tout simplement accueillir ceux qui veulent les connaître. Et cela pose un triple problème.

Le problème du réseau routier. — Si le développement des autoroutes demeure éminemment souhaitable et très impératif, il n'en demeure pas moins que la possibilité qui risque un jour d'être donnée aux voyageurs de traverser tout le pays en une seule journée, en passant en dehors des agglomérations, va condamner certaines métropoles provinciales, scléroser leur commerce et encombrer l'hôtellerie des terminus.

Il importe donc que le responsable du tourisme puisse attirer l'attention du ministre des transports sur le meilleur intérêt qu'il y aurait peut-être à élargir certaines nationales, en route à quatre voies sur certains itinéraires touristiques, plutôt que d'envisager la perspective de l'autoroute, ou tout au moins à faire en sorte que sur l'itinéraire touristique l'autoroute « tangente » les centres d'accueil existants.

Le problème du transport aérien intérieur se pose tout autant et on en mesure toute l'étendue en songeant qu'un Américain peut venir de New York à Paris en six heures mais qu'il lui faudra dix heures moins agréables pour se rendre à Biarritz ou à Perpignan.

« L'irrigation » touristique rationnelle de la France ne peut être réalisée qu'autant que le pays sera doté d'une aviation intérieure.

Le problème de l'hôtellerie. — L'effort gouvernemental dans ce domaine a été certain. Les crédits affectés aux prêts ont triplé en quatre ans, les conditions de prix ont été libéralisées, les dépenses de construction ou de modernisation sont remboursées à 10 p. 100 lorsqu'elles sont supérieures à 2.000 NF ; cet ensemble de mesures a permis aux hôteliers de croire que leurs difficultés étaient comprises et ont contribué à maintenir beaucoup d'entre eux dans une profession difficile. Il suffit de connaître le nombre de demandes de prêts pour avoir conscience du désir de la profession de se moderniser pour mieux lutter contre la concurrence. Mais ces mesures apparaissent encore insuffisantes et il convient de les compléter par des dispositions particulières sur l'ensemble.

Au titre des dispositions particulières, qu'il me soit permis de rappeler une mesure utile que j'avais soumise il y a quelques années à M. le ministre des finances, mesure qui aurait consisté à exonérer les héritiers d'un hôtel de toute une partie de leurs droits de succession à condition que la somme ou l'équipement de l'hôtel.

Au titre des dispositions d'ensemble, il convient de rappeler la mesure souhaitable de la modification des charges sociales de l'hôtellerie et la substitution du calcul de ces charges non sur le volume des salaires mais sur le volume des affaires. Les établissements hôteliers représentent 2.000 milliards d'investissements et utilisent plus de 200.000 employés permanents et 300.000 employés temporaires.

Ils sont d'essentiels utilisateurs de main-d'œuvre et, en conséquence, supportent des charges de salaires extrêmement élevées par rapport au chiffre d'affaires réalisé. Du fait que ces charges sociales et que les cotisations de sécurité sociale sont calculées en fonction des salaires, il résulte une distorsion anormale de la proportion des charges sociales imposées à l'hôtellerie par rapport à d'autres industries et même à de simples commerces qui, tout en ayant quelquefois un chiffre d'affaires égal, n'utilisent que bien moins de salariés. Pourquoi, au demeurant, l'accroissement du machinisme et de l'automation minorant l'assiette des charges sociales dans certaines entreprises rejeterait-il celles-ci sur l'industrie de main-d'œuvre ? Cette source d'inégalité rend légitime le vœu que les ressources de la sécurité sociale ne sont plus assises sur les salaires mais incorporées à l'impôt de l'industrie hôtelière.

De la même façon et sur le plan des dispositions d'ensemble, paraît souhaitable la mesure qui porterait le plafond des prêts de 250.000 à 500.000 francs, celle qui accorderait le pourcentage d'intérêt de 5 p. 100, octroyée déjà à certains secteurs du tourisme dit social, à la catégorie d'hôtels non homologués « tourisme » mais qui en constitue l'équipement complémentaire.

Si l'amélioration des conditions d'accueil apparaît être l'objectif à réaliser en première urgence, la prospection des clients à accueillir et à ce titre l'attractivité de notre pays est à entretenir.

Le rapporteur de la commission des finances a souligné à bon droit qu'une réputation est longue à obtenir mais facile à perdre et que nous estimons trop facilement que la nôtre est faite. Nous croyons trop volontiers à la pérennité de nos patrimoines artistiques et intellectuels. Il convient d'entretenir la connaissance de nos sources d'attraction et même d'en créer de nouvelles.

Je suis de ceux qui, par expérience, considèrent comme dépense inutile, ou tout au moins peu utile, les dépenses considérables faites dans le domaine de l'attraction touristique par le moyen banal du dépliant, même polychrome, imaginé par des fonctionnaires, édité par des fonctionnaires et distribué par des fonctionnaires, à supposer qu'ils le distribuent.

Par contre, il est permis de considérer comme indicatif, sinon instructif, le fait que les organismes officiels du tourisme américain en France ont laissé le soin de leur propagande à une agence de publicité française.

Et tant dans le domaine du secteur public que du secteur privé, votre commission a approuvé les suggestions de son rapporteur relatives aux initiatives immédiates qui pourraient être prises.

Sur le plan du secteur public.

Par l'intervention de la radiodiffusion et de la télévision à des fins de propagande et par l'institution d'émissions régulières mais intéressantes consacrées à certaines régions françaises. On imagine aisément les ressources que trouveraient certains radio-reporters à l'émission « La Corse, terre du tourisme d'été », ou « La Haute-Savoie, terre du tourisme d'hiver » ou « La Côte d'Azur, tourisme en toutes saisons », « Les Pyrénées, terre de thermalisme », « La Bretagne, terre de folklore ». Parallèlement, certains aéroports qui voient débarquer des personnalités du monde politique, touristique, littéraire, des artistes en provenance du monde entier doivent pouvoir être dotés d'une antenne simplement pour annoncer leur venue.

Par là même, se manifeste le rapport étroit qui doit exister entre le responsable du tourisme et le ministre de l'information.

Par la création de nouvelles sources d'attractivité.

A ce titre, qu'il soit permis de rappeler comme simple exemple que six artistes parmi les plus représentatifs du monde contemporain ont vécu dans un rayon de 25 kilomètres. Ils s'appelaient ou sont encore : Dufy, Matisse, Chagall, Léger, Picasso et Cocteau. On reste confondu devant l'ampleur de la source d'attractivité qu'aurait constitué le musée d'art contemporain que le responsable du tourisme aurait pu créer par eux avec l'accord du ministre des affaires culturelles.

Par la création des ports de plaisance.

Dans ce domaine, l'effort est dérisoire. Il y aura 10 millions de véhicules automobiles avant vingt ans et le touriste qui recherchait la route comme moyen d'évasion, y trouve l'encombrement et commence déjà à rechercher la mer. Le problème de l'hébergement portuaire sera dans quelques années beaucoup

plus difficile à réaliser que celui de la circulation. Le tourisme de la navigation sera le tourisme de l'avenir. Il sera lui aussi une source de richesses et il apparaît dès maintenant nécessaire de revenir au système de la détaxation de l'essence. Ne serait-ce qu'en raison de cette inégalité qui veut qu'avec 10 litres d'essence une automobile puisse faire 100 kilomètres alors qu'un bateau n'en fera que 10 sinon 5.

Sur le plan du secteur privé.

Il apparaît souhaitable qu'une puissante organisation, au sujet de laquelle on a souvent évoqué le nom de la C.I.T. italienne puisse prospecter la clientèle étrangère.

L'Etat jusqu'ici a gardé le soin de la propagande pour laisser le soin de vendre aux agences et aucune d'entre elles ne dispose d'un réseau mondial de points de vente et de correspondants à l'inverse de ce qui se passe aux U.S.A., en Grande-Bretagne, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Italie.

Le IV^e Plan reconnaît à bon droit qu'il y a là une lacune qui constitue un désavantage sérieux dans la compétition internationale.

Sur le chemin qui conduit à la création de l'agence touristique, il y aurait sans doute lieu d'utiliser les efforts dispersés

d'entreprises comme Air France, la Compagnie transatlantique et les organismes analogues ou similaires.

Au bénéfice de ces observations, il apparaît plus que jamais nécessaire que, dans la forme, le budget du tourisme fasse l'objet d'un document qui lui soit propre et que, sur le fond, soient définies les lignes générales d'une politique développée en harmonie avec les autres ministères qui permette de rattraper un retard que le développement de cette industrie va accroître.

Dans la mesure où il est nécessaire de conclure à l'adoption des crédits proposés, il est regrettable de constater qu'une industrie en pleine expansion et si profitable à la balance nationale des comptes ne se voit affecter cette année qu'un budget de reconduction.

Néanmoins, dans la perspective d'un accroissement notable des crédits au budget de 1964 et d'un renforcement de l'efficacité de l'action officielle en faveur de l'industrie touristique, objectifs pour la poursuite desquels elle a constitué un groupe d'étude du tourisme et du thermalisme, votre commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption des crédits inscrits pour le tourisme dans le budget des travaux publics et des transports.



RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 25

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

TOME II

ANNEXE N° 27

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — Aviation civile et commerciale.

Rapporteur spécial : M. ANTHONIOZ.

Mesdames, messieurs, des trois fascicules budgétaires relatifs au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, celui qui concerne l'aviation civile a connu, au cours des dernières années, la progression de crédits la plus sensible.

Ceux-ci sont, en effet, passés de 370 millions de francs en 1958 à 467 millions de francs en 1959, 531 millions de francs en 1960 et 627 millions de francs en 1961. En 1962, ils s'élevaient à 673 millions de francs. Enfin, pour 1963, il nous est proposé un budget qui s'élèvera, au total, à 736 millions de francs.

En cinq années, le budget de l'aviation civile aura doublé.

Il est vrai que l'accroissement des dotations du secrétariat général s'est fait à un rythme inégal : beaucoup plus rapide de 1958 à 1961, beaucoup plus lent en 1962 et 1963.

La raison de cette stabilisation relative doit être recherchée dans le fait que le gros effort d'équipement et de recrutement rendu nécessaire par l'équipement de nos lignes aériennes a eu lieu au cours du III^e Plan.

Depuis 1962, la progression des dépenses est plus lente.

L'évolution de 1962 à 1963 du budget de l'aviation civile a été la suivante :

Budgets de l'aviation civile de 1962 à 1963 (loi de finances).

DESIGNATION	1962	1963	DIFFERENCE
	(En nouveaux francs.)		
<i>Dépenses de fonctionnement.</i>			
Titre III. — Moyens des services (personnel et matériel).....	226.761.879	232.105.111	+ 5.343.232
Titre IV. — Subventions publiques (détaxe du carburant aérien, contribution à l'A. S. E. C. N. A., subventions aux aéroports, compagnie Air France)	161.996.918	191.274.157	+ 29.277.239
Totaux des titres III et IV.	388.761.797	423.379.268	+ 34.617.471
<i>Dépenses en capital.</i>			
Titres V et VI (dépenses d'études et des prototypes, équipement des aéroports et routes aériennes, aviation légère) :			
Crédits de paiement.....	283.961.000	312.850.000	+ 28.889.000
Totaux	672.725.797	736.229.268	+ 63.503.471
Autorisations de programme.....	278.000.000	345.000.000	+ 67.000.000

Avant d'analyser, de façon plus précise, les dotations budgétaires ouvertes pour 1963, il peut être intéressant de rappeler, brièvement, les cadres principaux de l'activité du secrétariat général à l'aviation civile.

Celle-ci a pour objectifs essentiels :

1° La sécurité de la navigation aérienne : le secrétariat général assure en métropole et dans les départements d'outre-mer le fonctionnement des services de la météorologie nationale, de la navigation aérienne et des bases aériennes. Il assume, en outre, la responsabilité des opérations de sauvetage en mer et à terre.

2° La formation du personnel navigant : cette formation est devenue trop onéreuse pour que l'intervention de l'Etat ne soit pas nécessaire. Il s'agit des mesures prises pour faciliter la formation des pilotes de ligne utilisés par les grandes compagnies aériennes : à cet égard, figure au budget une ligne destinée à rembourser la compagnie nationale Air France des frais de formation de ces pilotes. Il s'agit, également, de la formation aéronautique au sein des aéro-clubs et, c'est en définitive, toute la politique en faveur de l'aviation légère et sportive qui est mise en cause à ce propos.

3° L'aide financière aux compagnies aériennes et aux aéroports : le transport aérien en France comme à l'étranger est très souvent déficitaire, dans la mesure, en particulier, où ce transport est tenu de faire face à des obligations de service public. Aussi bien, Air France, Air Inter, l'aéroport de Paris sont-ils les principaux bénéficiaires des subventions inscrites à ce budget. La détaxe pour les carburants aériens utilisés en France est, en fait, une modalité de cette aide dont profitent Air Inter et les aéro-clubs.

4° La mise au point et l'expérimentation des matériels aériens : la compétence du secrétariat général en ce domaine se limite au matériel à utilisation civile. Il s'agit, non seulement, de l'étude du matériel volant et, à cet égard, on citera le cas de Caravelle ou de l'appareil super-sonique dont les études viennent de commencer, mais aussi du matériel de navigation aérienne et de météorologie.

5° L'équipement des routes aériennes : cet équipement incombe au secrétariat général. L'action du secrétariat général déborde d'ailleurs le cadre de la seule France métropolitaine pour s'étendre aux départements d'outre-mer.

6° La participation de la France à l'Organisation internationale du transport aérien : l'évolution des techniques, le souci d'améliorer les dessertes aériennes, la nécessité d'aménager une indispensable coordination rendent nécessaire un effort d'organisation à une échelle internationale. L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.) unit dans une tâche commune la France, Madagascar et la majorité des pays noirs d'expression française. Par ailleurs les projets d'Eurocontrol et d'Air Union se proposent de modifier profondément les conditions dans lesquelles est assurée en Europe occidentale la sécurité aérienne et le fonctionnement du transport aérien.

En quelle mesure ce nouveau budget s'inscrit-il dans les grandes lignes de l'action du secrétariat général et marque-t-il, le cas échéant, une orientation nouvelle, c'est ce qu'il convient d'examiner brièvement.

Dans l'ensemble, les modifications prévues au budget de 1963 sont relativement peu importantes.

I. — En ce qui concerne le fonctionnement des services du secrétariat général il nous est proposé peu de mesures nouvelles.

La réforme des statuts des personnels techniques de la navigation aérienne et de la météorologie nationale, commencée au début de 1962 se poursuivra en 1963. Cette réforme permettra, d'ici à 1967, de revaloriser les indices des personnels techniciens, de créer de nouveaux grades, d'améliorer le déroulement des carrières. Elle sera complétée par une réforme du régime indem-

nitaire, encore à l'étude, mais dont le principe est posé par l'inscription, au budget d'une ligne « mémoire » intitulée : « réforme du régime indemnitaire des personnels techniques de l'aviation civile ». Ainsi il sera satisfait aux exigences qu'imposent le perfectionnement des techniques et la nécessité de recourir à un personnel dont la qualification s'accroît.

Les crédits relatifs aux dépenses de sauvetage en mer et à terre qui, dans le budget de 1962 s'élevaient à 3,7 millions de francs seront majorés de 1 million de francs et les frais d'enquête à la suite d'accidents aériens passant de 10.000 F à 100.000 F.

II. — Le niveau global des subventions de fonctionnement figurant au budget de l'aviation civile est sensiblement stable. Certaines d'entre elles sont en diminution. Tel est le cas du chapitre 44-91 : « Dégrevement des carburants utilisés par l'aviation civile » qui passe de 18.500.000 F en 1962 à 13.500.000 F en 1963, compte tenu des économies qu'entraînera, pour le budget, l'entrée en service sur les lignes aériennes intérieures à la place des avions classiques, d'appareils à turbo-propulseurs, utilisant le kérosène pour lequel la taxe intérieure est moins élevée (9,18 F à l'hectolitre au lieu de 74,65 F pour l'essence ordinaire). La subvention à l'aéroport de Tanger disparaît définitivement cette année, puisque la gestion de cet aéroport est assurée, depuis le 1^{er} janvier 1962, par le Gouvernement marocain, le crédit inscrit au budget de 1962 ayant servi à apurer les comptes des années antérieures.

La subvention à la compagnie nationale Air France reste fixée pour 1963, au même montant que dans la loi de finances pour 1962, soit 60 millions de francs. Mais il faut rappeler qu'en 1962 cette dotation avait été complétée à deux reprises par des « collectifs » et qu'en définitive, le chiffre actuellement retenu pour 1963 est inférieur de 51,4 millions de francs au chiffre retenu pour 1962.

La subvention à l'Aéroport de Paris est en progression sensible.

Enfin, est inscrit, dans le projet de loi de finances pour 1963, une subvention de l'Etat à la compagnie Air Inter, s'élevant à 2 millions de francs. Au titre de l'année 1962, une subvention de même montant avait d'ailleurs été inscrite dans la loi de finances rectificative de décembre.

III. — Sur deux points importants, la formation des pilotes de ligne et l'aide à l'acquisition du matériel aérien, les dépenses relatives à la formation aéronautique et à l'aide à l'aviation légère seront en progression sensible.

Les crédits prévus pour le remboursement des frais de formation des pilotes de ligne augmenteront d'environ 2 millions de francs : le perfectionnement des techniques aériennes, la diminution des heures de travail sur les quadri-réacteurs et la nécessité de former un personnel plus nombreux sont à l'origine de ce relèvement des crédits. A la fin de 1962 un crédit supplémentaire de 1,6 million de francs avait d'ailleurs été inscrit dans la loi de finances rectificative.

Mais c'est surtout dans le domaine de l'aviation légère qu'un effort tout particulier sera fait. Les autorisations de programme au titre des primes pour l'acquisition de matériel aérien passeront de 2.900.000 F en 1962 à 5.900.000 F en 1963. Les crédits de paiement connaîtront une progression plus forte encore puisqu'ils passeront de 1.700.000 F à 6.300.000 F.

Après le long retard qu'a connu le développement de notre aviation légère et sportive, un tel effort sera de nature à développer le goût de l'aviation dans notre pays et, tout particulièrement, auprès des jeunes.

Par contre, votre rapporteur ne peut que déplorer la régression des crédits inscrits au chapitre 66-71 « aménagements par les collectivités locales d'aérodromes », doté seulement de 350.000 F en autorisations de programme et de 300.000 F en crédits de paiement (au lieu de 350.000 F en 1962). Il aurait convenu, au contraire, que les collectivités soient aidées davantage dans une tâche pour elles très lourde.

IV. — En ce qui concerne les dépenses en capital, la progression de plus de 20 p. 100 des autorisations de programme semble témoigner d'un effort accru, plus particulièrement sensible dans le domaine de l'aide à la construction aéronautique.

En fait, pour apprécier cette différence, il faut tenir compte du fait que des crédits importants (126 millions de francs) relatifs au superphonique ont été engagés, en 1962, dans le cadre de la première loi de finances rectificative. Au total, les autorisations de programme prévues pour 1963 sont légèrement inférieures à celles qui ont été ouvertes en 1962.

Une place importante sera faite, en 1963 comme en 1962, à l'étude de l'appareil de transport superphonique (110 millions de francs en autorisations de programme). Les études de modernisation de la Caravelle et de perfectionnement du super-Broussard représentent des montants à peu près comparables à ceux du budget précédent.

Quant au chapitre 53-22 : « Expérimentation et essai d'utilisation de matériel aéronautique », la part essentielle y est tenue, comme en 1962, par l'étude des moyens propres à faciliter l'atterrissage automatique, en particulier pour les Caravelles.

V. — Les dépenses consacrées aux aéroports et routes aériennes en métropole sont à peu près stables. Par contre, les dépenses effectuées dans les territoires d'outre-mer sont en diminution sensible, aussi bien en autorisations de programme qui passent de 30,2 millions de francs en 1962 à 25 millions de francs en 1963, qu'en crédits de paiement qui passent de 61,1 millions de francs à 24 millions de francs. Il faut voir là l'indice de l'achèvement de travaux considérables effectués pour doter ces territoires d'un équipement aéronautique à la mesure de leurs besoins.

VI. — Enfin, sur le plan de l'organisation du transport aérien, 1963 sera, sans doute, une étape importante.

L'organisation du transport aérien français est essentiellement dominée aujourd'hui par deux facteurs :

- l'organisation européenne ;
- la politique franco-africaine et franco-malgache.

Pour des raisons qui ont été déjà maintes fois analysées depuis quatre ans, c'est-à-dire depuis le début des négociations menées en vue de la construction d'Air-Union, il est indiscutable qu'une étroite coopération est nécessaire en Europe sur le plan du transport aérien. La récente décision prise par les deux grandes compagnies américaines, T. W. A. et P. A. A. de fusionner leurs exploitations internationales ne peut que constituer un argument supplémentaire en faveur de la thèse de constitution d'une organisation européenne du transport aérien.

Il est bien évident que les négociations menées depuis quatre ans vont finir par aboutir parce que les solutions proposées par les compagnies et en cours de modification par les gouvernements sont les seules susceptibles de permettre au transport aérien européen de vivre dès maintenant en face du transport aérien américain et demain en face du transport aérien soviétique.

Dans le cadre de cette politique européenne, qui d'ailleurs ne constitue que l'application au transport aérien de la politique du Marché commun, il conviendra de définir les positions respectives et de la société nationale Air-France et de la compagnie U. A. T.-T. A. L., puisque la représentation nationale au sein d'Air-Union devra être unique.

En 1963 sera ratifiée la convention relative à Eurocontrol. Au sein de cet organisme, l'Angleterre, l'Allemagne, la France, la Belgique, la Hollande et le Luxembourg s'efforceront de définir une politique commune en matière de navigation aérienne. Aucun crédit n'est prévu pour l'instant dans le cadre du projet de budget pour 1963. Ils seront ouverts en cours d'année.

Mais l'organisation du transport aérien est également dominée par un deuxième facteur, non moins important que le premier et intimement lié à celui-ci, à savoir, l'organisation du transport aérien africain dans le cadre de la politique franco-africaine et franco-malgache.

L'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.) est entrée dans sa troisième année de fonctionnement.

L'Agence poursuit sa mission, conformément à la charte qu'elle s'était donnée à Saint-Louis en 1961. Pour 1963, la subvention de la France à cet organisme a pu être réduite de 2.600.000 F. Toutefois, l'application du protocole franco-malien entraîne une dépense supplémentaire de 788.000 F, ce qui ramène à 1.812.000 F la réduction prévue sur le chapitre 41-91. Néanmoins, compte tenu de la participation financière accrue des Etats d'Afrique, le budget de l'Agence sera en hausse d'une année sur l'autre.

Par ailleurs, le budget de 1963 voit l'apparition d'un chapitre nouveau, le chapitre 41-92, intitulé « Contribution de la République française au fonctionnement de l'organisation, de la gestion et de la sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara (O. G. S. A.) », chapitre doté de 31 millions de francs. Il ne s'agit d'ailleurs pas là, à proprement parler, de mesures nouvelles. Les dépenses imputées sur ce chapitre figuraient déjà, pour la plupart, au budget de l'aviation civile pour 1961. La création de l'O. G. S. A. qui remonte au début de l'année dernière, traduit la volonté de faire assurer en commun par l'Algérie et la France un service public aérien, dans le ressort des anciens départements algériens et sahariens.

Enfin la Compagnie Air Afrique, à laquelle participent les transporteurs français et les compagnies locales, assure une partie de plus en plus grande du trafic aérien entre la France et les Etats relevant de l'A. S. E. C. N. A.

En définitive, le projet de budget qui nous est présenté pour 1963 ne pose pas de problèmes nouveaux. Il s'inscrit très exactement dans la ligne des budgets précédents et plus précisément du budget de 1962.

Mais la question se pose légitimement de savoir si des crédits complémentaires ne seront pas nécessaires en cours d'année sur différents chapitres.

Ce sera le cas, semble-t-il, de la subvention accordée à Air France. Celle-ci a dû être relevée, de façon appréciable, dans le courant de 1962. Il est à peu près certain que, compte tenu de la médiocre situation financière des transporteurs aériens, une mesure du même ordre sera nécessaire dans le courant de 1963.

Les crédits prévus pour le supersonique risquent également de se révéler insuffisants alors même que les travaux seront sans doute accélérés dans le cadre des récents accords franco-britanniques.

**

Telles étaient les observations de caractère général qu'appelaient le projet de budget pour 1963 du secrétariat général à l'aviation civile.

Votre rapporteur se propose maintenant d'examiner, de façon plus précise, quelques points de ce budget ou certains aspects nouveaux dans l'évolution de l'aviation civile et commerciale.

Il examinera successivement :

- les services du S. G. A. C. ;
- les dépenses d'équipement : Caravelle, le Supersonique, les routes aériennes ;
- la formation aéronautique et l'aide à l'aviation légère et sportive ;
- l'Aéroport de Paris ;
- la Compagnie Air France ;
- la Compagnie Air Inter ;
- l'organisation nouvelle du transport aérien : Eurocontrol, Air Union, l'A. S. E. C. N. A., Air Afrique, l'O. G. S. A.

Au préalable, quelques mots sur l'accroissement du trafic aérien, ces dernières années, sont nécessaires.

**

La situation du transport aérien français s'est trouvée tout entière affectée, en 1963, par l'évolution moins rapide que prévue du trafic aérien.

De 1958 à 1961, cette progression avait été particulièrement forte : par rapport à l'année précédente elle avait été de 9,4 p. 100 en 1959, de 15,4 p. 100 en 1960 et de 17,3 p. 100 en 1961. En moyenne, de 1959 à 1961, les compagnies aériennes françaises ont augmenté d'un tiers environ leur trafic de voyageurs.

Evolution du trafic des compagnies françaises de 1959 à 1961.

(En milliers de passagers-kilomètres.)

COMPAGNIES	1958	1959	VARIATIONS 1959/1958.		1960	VARIATIONS 1960/1959.		1961	VARIATIONS 1961/1960.	
			P. 100.			P. 100.			P. 100.	
Air France..	3.254,3	3.526,3	+ 8,4		4.018,9	+ 14,8		4.774,6	+ 17,9	
U. A. T.....	372,4	408,3	+ 9,6		468,3	+ 14,7		509	+ 8,7	
T. A. I.....	344,3	359,8	+ 4,5		403,6	+ 12,2		509,2	+ 26,2	
Air Algérie..	329,8	410,1	+ 24,4		490,3	+ 21,7		538	+ 7,7	
Air Inter....	"	"	"		9,4	"		41,9	"	
Ensemble..	4.500,8	4.704,5	+ 9,4		5.429,5	+ 15,4		6.372,7	+ 17,3	

Les résultats connus du premier semestre 1962 ne confirment plus la tendance constatée jusqu'alors.

Du premier semestre 1961 au premier semestre 1962 la progression moyenne aura été seulement de 6,9 p. 100, soit un taux moyen inférieur de moitié environ au taux des deux années précédentes.

Le tableau suivant précise cette évolution :

Trafic des compagnies françaises au premier semestre 1961 et au premier semestre 1962.

(En milliers de passagers-kilomètres.)

COMPAGNIES	PREMIER semestre 1961.	PREMIER semestre 1962.	POURCENTAGE de variation.
	P. 100.		
Air France.....	2.123,8	2.353,8	+ 10,8
U. A. T.....	228,1	184,6	- 19,1
T. A. I.....	210,4	228,9	+ 8,8
Air Algérie.....	224,2	193,4	- 13,7
Air Inter.....	16,2	35,9	+ 122
Ensemble	2.802,7	2.936,6	+ 6,9

Quelles sont les raisons de ce ralentissement de la progression du trafic aérien ?

Il faut voir là une conséquence des difficultés politiques constatées dans certains pays d'Afrique et plus précisément en Algérie. Il faut y voir également l'incidence de l'entrée en service, depuis le 1^{er} août 1961, de la Compagnie Air Afrique et de MADAIR (Air Madagascar), depuis le 1^{er} janvier 1962, qui assurent, pour le premier semestre 1962, un tiers environ du trafic global sur les lignes long-courrier d'Afrique.

Des raisons d'ordre général viennent, en outre, s'ajouter à ces raisons particulières. Dans l'ensemble du monde, la politique d'austérité suivie par le Gouvernement américain, les troubles politiques, avaient abouti dès 1951 à diminuer sensiblement l'essor du trafic aérien.

Dans la mesure même où les compagnies mondiales s'étaient largement équipées pour faire face à des besoins qu'elles jugeaient croissant très rapidement, elles sont entrées en concurrence, de façon particulièrement vive, les unes avec les autres et ont connu, de ce fait, une détérioration très sensible de leurs résultats financiers.

Le phénomène est particulièrement net en France et nous aurons, à cet égard, l'occasion d'y revenir en examinant la situation financière de la Compagnie Air France.

L'évolution du trafic a, d'ailleurs, été également défavorable pour les compagnies privées U. A. T. et T. A. I. ainsi que pour Air Algérie. Seule la Compagnie Air Inter, dont la vocation est exclusivement métropolitaine, connaît un essor rapide, tout en demeurant, compte tenu de l'importance du trafic qu'elle assure, à un rang encore modeste.

Mais quelles que soient les variations constatées d'une année sur l'autre, le trafic aérien tend néanmoins à s'accroître. Il y a là un élément qui, à long terme, devrait permettre une amélioration de la situation des compagnies aériennes.

**

Dans un autre domaine, celui de l'activité des principaux aéroports de la République française, les statistiques font apparaître de 1958 à 1961 une progression sensible du trafic.

Evolution de l'activité des principaux aéroports de la République française de 1958 à 1961.

(En unités de trafic (1).)

AEROPORTS	1958	1959	1960	1961	POURCENTAGE d'augmentation de 1958 à 1961.
Paris-Orly	2.120,8	2.334,4	2.979,8	3.523,3	66,1
Alger	951,6	1.140,4	1.276,4	1.308,8	37,5
Paris-Le Bourget.....	851,6	1.013,4	1.157,2	1.287,8	51,2
Le Touquet.....	674,9	947,3	68,4	984,2	46
Marseille	702,1	755	819,6	901	28,3
Nice	400,5	531,4	616,2	757,4	64,5
Calais	195,2	251,6	386,8	443,1	127
Oran	273,9	324,9	363,3	360,7	31,7
Cherbourg	71,4	132	179,4	221,8	186,6
Bône	127,1	161,6	203,5	268,1	63,7
Toulouse-Blagnac	140,2	135,9	162,4	199,7	42,4
Bordeaux	98,4	95	104,6	114,6	13,4
Pointe-à-Pître	47,1	45,4	54,8	68,9	46,3
Fort-de-France	37,7	38,5	45,2	51,2	35,8

(1) Une unité de trafic = 1.000 passagers = 1.000 tonnes de fret = 100 tonnes de poste.

L'activité des aéroports a progressé de façon inégale, de 1958 à 1961. Elle a été particulièrement forte pour les aéroports côtiers : Cherbourg est en progression de 186 p. 100, Calais de 127 p. 100, Nice de 64,5 p. 100 et le Touquet est même devenu, depuis 1959, le quatrième aéroport de France et d'outre-mer.

La progression de Paris-Orly et du Bourget s'inscrit dans la moyenne de l'augmentation.

Par contre, Marseille, Toulouse, Bordeaux et les aéroports de la Martinique et de la Guadeloupe connaissent une situation moins favorable.

Quant à l'Algérie, la progression constatée jusqu'en 1961 et le haut niveau du trafic s'expliquaient pour des raisons temporaires et les résultats de 1962 seront loin de correspondre à ceux des années précédentes.

I. — LES SERVICES DU SECRETARIAT GENERAL

Votre rapporteur limitera ses observations aux points suivants :

- la situation du personnel sous contrat ;
- les mesures prises en faveur des personnels techniques de la navigation aérienne et de la météorologie ;
- la création de deux postes d'inspecteurs généraux de l'aviation civile ;
- les dépenses de sauvetage en mer et à terre.

A. — La situation du personnel sous contrat.

Le nombre des agents contractuels relevant du S. G. A. C. est relativement élevé : 807 agents au 1^{er} octobre 1962 sur un effectif total de l'ordre de 10.500 agents.

Ces agents contractuels, pour la plupart, sont en fonction au secrétariat général à l'aviation civile depuis plusieurs années et exercent des emplois qui, normalement, auraient pu être occupés par des titulaires.

Il a été envisagé, à plusieurs reprises, d'intégrer ce personnel contractuel dans les cadres normaux de l'administration.

La réforme des statuts des personnels techniques de l'aviation civile permettra, sans doute, d'opérer une centaine d'intégrations. Mais le problème reste posé pour les autres agents.

Des études sont actuellement en cours à ce propos. Il importerait que des décisions définitives interviennent rapidement.

B. — Les mesures prises en faveur du personnel de la navigation aérienne et de la météorologie nationale.

Deux mesures intéressent, dans ce budget, les personnels techniques de la navigation aérienne et de la météorologie nationale : d'une part, la réforme des statuts, pour laquelle des crédits supplémentaires s'élevant au total à 665.107 F nous sont demandés, d'autre part, la réforme du régime indemnitaire, dont le principe est acquis, mais qui, étant encore à l'étude, ne figure que pour mémoire dans le budget de 1963.

a) *La réforme des statuts des corps techniques de la navigation aérienne et de la météorologie nationale :*

Cette réforme, dont l'étude a été entreprise dès 1960, s'étendra sur cinq années. Elle a, d'ores et déjà, fait l'objet d'un début d'application au cours du premier semestre 1962.

C'est ainsi que les « adjoints techniques » (indices nets 185-360) ont été transformés en « techniciens », avec création des grades de « techniciens supérieurs » (indices nets 250-390) et « chefs techniciens » (indices nets 280-420).

Les créations de postes envisagées au projet de budget de 1963 auront pour effet de porter le nombre d'emplois de « chefs techniciens » et de « techniciens supérieurs », dès la deuxième année d'application de la réforme, à environ 85 p. 100 du total fixé en fin de période.

Il est, d'autre part, prévu de compléter la carrière des ingénieurs des travaux par la création d'un grade d'ingénieur des travaux divisionnaires.

Enfin, parallèlement, les statuts des ingénieurs de la navigation aérienne et de la météorologie vont être remaniés, en vue, notamment, d'améliorer le déroulement des carrières.

b) *La réforme du régime indemnitaire des corps techniques de la navigation aérienne et de la météorologie nationale :*

Les personnels techniques de la navigation aérienne et de la météorologie bénéficient de deux indemnités :

- l'indemnité forfaitaire spéciale (I. F. S.), financée entièrement sur crédits budgétaires ;
- l'indemnité spéciale de sécurité aérienne (I. S. S. A.), en partie financée sur crédits budgétaires et en partie sur fonds de concours alimentés par un prélèvement de 16 p. 100 du produit des redevances d'atterrissage.

Cette dernière indemnité n'était attribuée qu'aux personnels concourant directement à la sécurité de la navigation aérienne.

Il en découlait une disparité entre les fonctionnaires de même grade selon leur lieu d'affectation. De ce fait, la gestion des personnels (et notamment les mutations) était devenue très difficile.

Le projet de réforme, dont la mise au point définitive est actuellement en cours, devrait permettre de remédier à ces inconvénients.

Le régime de l'indemnité forfaitaire spéciale demeurera inchangé. Par contre, le mode de financement et les modalités d'attribution de l'I. S. S. A. seront profondément modifiés.

Cette dernière indemnité sera dorénavant exclusivement financée sur fonds de concours, le rendement du prélèvement qui alimente celui-ci s'étant sensiblement accru en raison même du développement du trafic aérien.

Elle sera attribuée à tous les fonctionnaires et agents assimilés de la navigation aérienne et de la météorologie.

La mise au point des nouveaux textes se poursuit activement de manière à en permettre l'application dès 1963.

De telles initiatives paraissent particulièrement souhaitables. L'évolution très rapide des techniques aéronautiques a donné au personnel de la navigation aérienne et de la météorologie nationale des responsabilités accrues, tout en exigeant de leur part des connaissances plus poussées. On peut seulement regretter que la rigidité des structures de la fonction publique n'ait pas permis de faire aboutir plus rapidement une revendication légitime et que ce soit seulement en 1967 que la réforme statutaire sera achevée à tous les échelons.

C. — La création de deux postes d'inspecteurs généraux de l'aviation civile.

Le décret n° 61-626 du 14 juin 1961 a créé deux emplois d'inspecteurs généraux de l'aviation civile destinés à constituer la section administrative et économique de l'inspection générale, les emplois étant réservés aux directeurs, chefs de service, directeurs adjoints et sous-directeurs d'administration centrale.

Par arrêtés intervenus au début de l'année 1962, deux sous-directeurs ont été nommés inspecteurs généraux de l'aviation civile.

La création de ces deux postes par décret appelle, sur le plan de la procédure, quelques observations.

Le Parlement se trouve, en fait, dessaisi de son droit de contrôle, puisque les créations envisagées figurent aux « services votés ».

S'agissant de la création de postes de niveau élevé, votre rapporteur estime que les initiatives nécessaires auraient dû être prises dans le cadre des « mesures nouvelles ».

D — Les dépenses de sauvetages en mer et à terre.

Chapitre 34-23. — Article 1^{er}. — 4.716.090 F.

Les crédits qui nous sont demandés pour 1963 sont supérieurs de 1 million de francs aux crédits de l'année précédente. Ces derniers étaient déjà en accroissement de 1.400.000 F par rapport aux crédits de 1961.

Le relèvement des dotations inscrites à ce chapitre traduit l'activité accrue du service S. A. R. (Search and Reserve, c'est-à-dire recherche et sauvetage), dont le S. G. A. C. assure le fonctionnement en liaison avec certains départements ministériels, et en particulier les forces armées (air et marine). La compétence du service s'étend sur les territoires suivants : territoire français et zones maritimes attenantes, Algérie et façade méditerranéenne, Sahara, territoires de l'ancienne Communauté, région de la Polynésie. Dans le cas des Etats devenus indépendants, la responsabilité de la France résulte d'accords de coopération technique.

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 divers organismes privés des moyens qu'ils ont pu mettre à la disposition du service.

Sur ces crédits sont, enfin, imputés les frais d'entretien des six avions Constellation acquis par le S. G. A. C. et transformés en avions de recherche et de sauvetage. Une convention charge 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 1961, le service a répondu à 371 alertes et procédé à 115 opérations de sauvetage ; 39 d'entre elles concernaient des appareils disparus, 44 des navires et 32 des opérations diverses.

Pratiquement et sauf cas de faute lourde constatée, aucun recours en remboursement n'est exercé contre les personnes secourues.

II. — LES DEPENSES D'EQUIPEMENT

Deux catégories de dépenses retiennent particulièrement l'attention : d'une part le chapitre 53-22 : « Expérimentation et essai d'utilisation de matériel aéronautique » et le chapitre 53-24 : « Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études et de prototypes », d'autre part les chapitres 53-90 et 58-90 correspondant aux équipements des aérodromes et routes aériennes en métropole et hors métropole.

A. — Les dépenses relatives au matériel aérien.

1. — Chapitre 53-22 : « Expérimentation et essai d'utilisation de matériel aéronautique. »

Les crédits demandés pour 1963 sont en progrès sensible par rapport à l'année précédente. Les autorisations de programme s'élèvent, en effet, à 6.520.000 F au lieu de 3.200.000 F en 1962.

Les dépenses effectuées sur ce chapitre concernent des essais d'expérimentation et d'endurance effectués en vue de la délivrance du certificat de navigabilité ou en vue de garantir au maximum la tenue en service des matériels.

De tels essais apportent en général des enseignements précieux au double point de vue de la sécurité et de l'économie. Ils permettent en outre de déceler assez tôt certaines modifications à effectuer avant d'entamer la construction d'une série importante.

Les essais financés ainsi sur le chapitre 53-22 ont porté jusqu'à présent sur Caravelle, Super-Broussard et de nombreux avions légers (WA. 40, DR 1.050, moteur Potez, Morane-Rallye, Gardan-G. Y. 80). Ils sont effectués dans toute la mesure du possible par des équipages de l'Etat aux moindres frais.

Les crédits de 1963 devraient permettre en particulier des essais de Caravelle (atterrissage automatique) et du Super-Broussard M.N. 262 ainsi que l'étude de versions améliorées du moteur Potez et d'enregistreurs d'exploitation et d'accident.

Le grand nombre de bénéficiaires de l'aide prévu à ce chapitre témoigne de la diversité de notre construction de matériel aéronautique.

Votre rapporteur regrette toutefois qu'un concours n'ait pas été apporté pour la mise au point de deux appareils qui sont appelés à un réel succès : les Breguet 941 et 942. Etant donné leurs qualités au décollage comme à l'atterrissage, ces appareils rendront de signalés services dans tous les pays ayant une infrastructure de surface limitée.

2. — Chapitre 53-24 : « Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études et de prototypes ».

Si l'on se réfère aux seules autorisations de programme, la dotation prévue pour 1963, soit 190 millions au titre du chapitre, est inférieure à celle qui avait été fixée en 1962 et qui s'élevait à 247 millions de F. Il est vrai qu'à la dotation initiale pour 1962 s'étaient ajoutés 122 millions d'autorisations de programme au titre de l'étude supersonique. Ces crédits figuraient dans la loi de finances rectificative du 31 juillet 1962.

La modernisation de la Caravelle, l'étude d'un appareil de transports supersonique, le perfectionnement du Super-Broussard, telle : sont les trois rubriques les plus importantes de ce chapitre.

a) Les opérations de modernisation de la Caravelle :

La situation présente de l'opération Caravelle s'établit comme suit : la série lancée s'élève au total à 200 avions, ce chiffre résultant de décisions successives de lancement par tranches de 25 avions autorisées par le conseil des ministres. Sur ces 200 avions, 166 ont fait l'objet de commandes fermes de la part de 20 compagnies ; la part des exportations dans ce total ressort à 119 avions, soit plus de 70 p. 100 ; sur les 166 avions vendus, 130 étaient, à fin 1962, livrés à 17 utilisateurs différents.

La cadence de production, après avoir atteint 4 avions par mois, est réduite à 3 à partir du début de l'année en cours ; dans ces conditions la série de 200 actuellement lancée doit être terminée à la fin de l'année 1964.

La politique de Sud-Aviation a consisté essentiellement à adapter la Caravelle aux besoins des clients et à lui faire accompagner les progrès de la technique en matière de moteurs.

C'est ainsi que les trois premières versions de la Caravelle, I, III et VI N, correspondent essentiellement à l'accroissement de la puissance des moteurs Rolls-Royce Avon, mise à profit par un accroissement des poids et de certaines performances ; la version VI R, développée à l'origine pour satisfaire aux exigences de United Air Lines et de l'administration américaine de l'aéronautique civile, se caractérise principalement par l'adop-

tion d'un inverseur de Jet monté sur les réacteurs Avon, en remplacement du parachute de freinage, ainsi que par un cockpit offrant une visibilité améliorée par un agrandissement des surfaces de verrière. Plus récemment, l'apparition de réacteurs à double flux (le deuxième flux consistant en air simplement comprimé éjecté vers l'arrière sans combustion), en augmentant le rapport poids-puissance des moteurs et en diminuant substantiellement les consommations spécifiques, a donné naissance à une nouvelle génération d'avions à réaction, dans laquelle viennent s'inscrire deux versions de Caravelle. L'une, d'ores et déjà commandée par un client étranger, la Caravelle Super B, est équipée du réacteur Pratt et Whitney JT8 D1 (qui sera également monté sur le Boeing 727) ; l'autre, dont la réalisation en série ne sera entreprise que si des commandes préalables interviennent, la Caravelle Super A, est équipée de réacteurs General Electric CJ 805-23C, moteurs équipant déjà le Convair CV 990 « Coronado ». Les deux versions comporteront des améliorations diverses autres que celles concernant directement le changement de type de propulseurs : allongement du fuselage permettant un accroissement de la capacité ; améliorations aérodynamiques de la voilure permettant d'élever le nombre de Mach d'opération normale de 0,77 à 0,81 ; volets à double fente améliorant les performances d'atterrissage ; corps antichoc à l'intersection des empenages horizontal et vertical.

Les possibilités commerciales futures de la Caravelle au-delà des chiffres d'ores et déjà acquis dépendront non seulement des améliorations apportées par l'introduction des nouvelles versions mais aussi du développement du programme relatif à l'atterrissage automatique et la réputation de sûreté et de régularité que se sont acquis les modèles précédents. La Caravelle est un avion éprouvé et robuste, dont les utilisateurs ne peuvent attendre aucune mauvaise surprise, et malgré l'apparition de concurrents de conception récente, BAC 111, DH 121 « Trident » et Boeing 727, l'appareil français est susceptible de conserver ou d'affermir sur le marché une position très solide. En face du BAC 111, plus petit et moins cher, la Caravelle doit garder sa place parce que plus adaptée à l'accroissement du trafic ; en face du Boeing 727, avion de dimensions plus importantes qui présente, pour des étapes assez courtes à trafic intense, d'incontestables avantages, la Caravelle doit se maintenir car, moins spécialisée, elle est capable d'assurer en moyenne une exploitation plus économique sur des routes plus différenciées. Certes, il est souhaitable et même nécessaire d'étudier les caractéristiques d'un appareil capable d'emporter un plus grand nombre de passagers sur certains segments et pour certains types de routes. L'augmentation prévisible du trafic justifiera certainement, dans un avenir plus ou moins proche, la mise en service d'un avion de cette capacité ; mais il serait prématuré d'en envisager dès maintenant la réalisation, d'une part parce que l'accroissement du trafic auquel il sera destiné à répondre ne sera sensible que dans plusieurs années, d'autre part parce que ce nouvel avion, pour accomplir sa mission dans de bonnes conditions, devra bénéficier de l'évolution la plus avancée des techniques notamment en matière d'équipements de pilotage et de navigation.

La Caravelle actuelle et ses développements aujourd'hui entrepris ou prévus permettront sans aucun doute d'atteindre un total de vente de 200 unités ; ce chiffre sera très vraisemblablement dépassé dans une mesure sensible, mais sans qu'une prévision présentant un degré raisonnable de certitude puisse être faite en ce qui concerne la date à laquelle la série sera alors terminée.

b) L'avion commercial supersonique :

L'avion commercial supersonique dont la construction a été conjointement décidée par les gouvernements français et britannique et par Sud-Aviation et British Aircraft Corporation, est susceptible d'être fabriqué en deux versions, l'une moyen courrier et l'autre long courrier, capable de parcours transatlantiques.

L'accord conclu entre la France et la Grande-Bretagne prévoit un partage par moitié des dépenses de lancement et des ventes, avec une chaîne de montage dans chaque pays fabriquant indifféremment à la version long ou moyen courrier. Le premier vol du premier prototype est prévu pour la fin de 1966, et l'utilisation commerciale pour le début de 1970. L'appareil volera à M = 2,2 et emportera 100 passagers sur des distances comprises entre 1.500 et 4.500 km pour le moyen courrier et 6.000 km pour le long courrier. Les projets actuels sont établis sur la base d'une série de 100 avions ; il est évidemment extrêmement difficile de tenter une évaluation précise du marché ouvert : dans une dizaine ou une quinzaine d'années à une machine aussi radicalement nouvelle ; les études de marché, nécessairement hypothétiques, auxquelles il a été procédé, indiquent un potentiel total supérieur à 400 machines.

Les conditions financières dans lesquelles sera défini, mis au point, construit et vendu, en coopération avec le groupe britannique, l'avion commercial supersonique, n'ont pas encore été définies.

Il semble cependant certain que la première phase des opérations, correspondant à ce que les anglo-saxons appellent le « développement » de l'appareil (études, prototype, essais, mise au point) sera réalisée avec le concours des deux gouvernements. Les stades ultérieurs feront l'objet de décisions internationales.

Nous ne pouvons que nous féliciter de voir engagée une opération qui témoigne des capacités techniques de nos industries aéronautiques. Certes, il subsiste nécessairement des inconnues en ce qui concerne les débouchés éventuels du nouvel appareil. Mais le pari technique devait être tenu. Du même coup, sera mise sur pied une collaboration qui dépasse le seul cadre national et dont veut bien témoigner le nom qu'il est envisagé de donner au futur appareil: Concorde.

c) Le Super-Broussard :

Les marques d'intérêt nombreuses recueillies par le Super-Broussard ont porté toutes sur le modèle pressurisé 262, dont le premier vol a eu lieu fin 1962. Air-Inter envisage d'utiliser cet appareil pour ses liaisons à faible densité, et tout porte à croire qu'un marché, très dispersé, mais très vaste, lui sera ouvert à l'étranger.

B. — L'équipement des aérodromes et des routes aériennes.

Le chapitre 53-90 concerne les dépenses effectuées en métropole et le chapitre 58-90 les dépenses effectuées hors de la métropole.

1. — Les dépenses effectuées en métropole.

Le programme d'équipement des aéroports et routes aériennes métropolitains inscrit au chapitre 53-90 concerne les bases aériennes, la navigation aérienne et la météorologie nationale.

a) Les bases aériennes :

Une partie importante des autorisations de programme accordées en 1962 était consacrée à des travaux d'allongement de pistes ou d'extension d'aires de stationnement, travaux nécessaires :

- pour permettre à certains aérodromes de recevoir les quadrimoteurs ;
- pour permettre à certains aérodromes de recevoir les quadriréacteurs (Marseille, Nice, Bordeaux) ;
- pour autoriser certains autres à recevoir les Caravelle qui sont sur le point de remplacer les aéronefs classiques (Lyon, Ajaccio, Bastia, Clermont-Ferrand, Vichy, Pau, Tarbes, Biarritz, Perpignan, etc.).
- pour améliorer et moderniser l'infrastructure de certains aérodromes locaux dont la plupart sont destinés à jouer un rôle dans le programme d'expansion régionale, soit qu'ils doivent être desservis par Air-Inter ou par les lignes postales, soit qu'ils correspondent à des liaisons particulières vers l'extérieur (Calais, Brest, Saint-Brieuc, Poitiers, Cannes).

L'importance de ces opérations a, de ce fait, conduit à surseoir à l'équipement complémentaire des aéroports.

Aussi, les crédits du budget de 1963 sont-ils plus particulièrement consacrés à la réalisation d'un certain nombre d'aménagements destinés à permettre d'utiliser, dans des conditions de sécurité normale, les aéroports dont, seul, l'élément principal, la piste, a été jusqu'à présent amélioré.

Les aménagements prévus portent notamment :

- sur l'équipement de certains aérodromes en aides visuelles (ballage et ligne d'approche) ou en aides radio-électriques ;
- sur l'établissement de voies de circulation indispensables aux besoins du trafic, tout spécialement à Marseille où l'ancien réseau de voies de circulation datant de la fin de la guerre, ne résiste pas au trafic des avions actuels et à Toulouse ;
- sur la construction de bâtiments nécessaires à l'exploitation et aux besoins généraux (blocs techniques, bâtiments des moyens généraux, garages, sécurité incendie, centrale électrique), logements de fonction du personnel chargé des permanences, réseaux d'électricité, etc. (Perpignan, Tarbes, Calais, le Touquet, Cherbourg, Cannes, Rennes, Brest, Aix-les-Bains, Chambéry, Clermont-Ferrand).

Mis à part l'aménagement des voies de circulation de Marseille, aucun des travaux énumérés ci-dessus ne constitue une opération d'une grande importance financière. Ils forment toutefois un tout coordonné ayant pour objet de doter le réseau des aéroports régionaux de l'équipement nécessaire pour recevoir l'ensemble des passagers et du fret.

Rappelons que le trafic des aéroports régionaux s'élevait en 1961 à 4.064.000 passagers avec un taux d'accroissement moyen de 14 p. 100 d'une année à l'autre. Ces chiffres sont à mettre en regard de ceux concernant le trafic de l'aéroport de Paris, soit en 1961, 4.182.000 passagers, avec un taux de croissance moyen de 16 p. 100.

b) Navigation aérienne :

Les services de la navigation aérienne doivent faire face aux problèmes posés par la transformation technique du transport commercial.

La proportion du trafic commercial à réaction devient de plus en plus élevée mais les avions classiques continuent cependant à évoluer.

De plus le contrôle des vols dans l'espace supérieur où les avions de transports civils arrivent maintenant à circuler concurrence avec les avions militaires nécessite une surveillance rigoureuse et efficace.

En fonction des problèmes posés par cette situation, le programme d'équipement des aéroports et routes aériennes en 1963 permettra de compléter l'équipement des voies aériennes en matériels de radio-navigation, d'améliorer les installations et les dispositifs de contrôle V. O. R. (radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence), de compléter enfin la couverture radar.

Dans un autre ordre d'idées, il convient de rappeler que l'augmentation continue du nombre des messages à acheminer par le service fixe aéronautique (découlant de l'augmentation du trafic aérien et de la nécessité de réduire les délais d'acheminement de ces messages par suite de la vitesse toujours plus grande des aéronefs) ont conduit à prévoir une automatisation toujours plus poussée des diverses opérations par lesquelles cet acheminement est réalisé.

C'est pour répondre à cette préoccupation que le projet de budget prévoit en 1963 la mise en place des dispositifs électroniques destinés à permettre une automatisation plus poussée.

Enfin des crédits sont également prévus pour les aides visuelles, les moyens de sécurité au sol et les équipements techniques divers.

Dans ce domaine un effort sera fait en 1963 pour les aérodromes de province dont plusieurs seront dotés de véhicules incendie, véhicules auxiliaires ou véhicules de piste plus modernes.

c) La météorologie nationale :

Les préoccupations retenues pour établir le programme d'équipement de 1963 de la météorologie nationale découlent de l'évolution des conditions de fonctionnement des services, évolution qui s'est manifestée principalement dans la nature des besoins exprimés par les usagers et dans l'évolution de la technique météorologique.

En effet, en matière d'aviation, la météorologie a dû s'adapter aux besoins nouveaux consécutifs à l'extension du domaine et du trafic des avions à réaction et au développement de l'aviation d'affaires et de tourisme. Il a été nécessaire notamment de développer et de perfectionner le réseau d'observations en altitude ainsi que l'infrastructure météorologique afin que les stations de renseignements soient en mesure de fournir des indications précises sur les conditions météorologiques jusqu'à des niveaux de l'ordre de 15 kms. Avec l'entrée en service de l'aviation supersonique de demain, ces renseignements devront être recueillis jusqu'à 30 kms tandis qu'il sera exigé plus de précision dans la prévision des vents et des températures aux hautes altitudes.

Il faut noter également que les exploitants d'avions long-courrier demandent des prévisions précises sur les aérodromes : température de piste, turbulence et visibilité oblique pour laquelle les études ne font que commencer et dont l'objet est d'éviter les accidents et les déroutements qui coûtent cher. Il faut s'attendre également au développement des réseaux de transport à courte distance en métropole (tourisme, postale de nuit, air-inter) ce qui implique le renforcement des dispositifs d'assistance météorologique aux vols dans les basses couches de l'atmosphère.

En ce qui concerne l'aviation militaire, il va falloir faire face aux besoins nouveaux consécutifs à l'ouverture d'aérodromes nécessitée par le repli des escadrons venant d'Afrique du Nord (Nîmes-Garons, Nancy-Ochey, Nice-Solenzara) et à l'évolution des matériels militaires (Mirages III C) notamment. Enfin, l'O. T. A. N. estime nécessaire pour ses besoins la mise en vigueur en temps de paix de mesures de température, et de pression et de vent jusqu'à 30 kms nécessitant deux radiosondages vent et deux radars vent par station pour un réseau de douze stations (dont sept en métropole).

L'évolution de la technique météorologique aura des incidences multiples. Elle s'est traduite par le début de la mise en service d'appareillages modernes (radars de détection, télé-mètres de nuages, radars pour la mesure du vent en altitude,

visibilimètres, stations automatiques, système de transmission de cartes par fac-similé radio-télétypes) tout récemment calculateur électronique dont l'installation, la maintenance, le perfectionnement, posent des problèmes nouveaux aussi bien en ce qui concerne la structure des services que la qualification à donner au personnel. Mais cette évolution est loin d'avoir atteint son terme. La mesure du rayonnement (rayonnement solaire direct, rayonnement diffusé par l'atmosphère, rayonnement global) n'a pas encore reçu de solution satisfaisante bien qu'elle présente un intérêt capital pour la connaissance des lois qui régissent la circulation générale de l'atmosphère, donc pour la prévision à moyenne et longue échéance; il va en être de même prochainement pour l'utilisation des résultats des satellites météorologiques. L'implantation en France d'un centre météorologique d'analyses des observations des satellites, chargé en particulier d'exploiter les photographies des formations nuageuses directement télévisées par les satellites Nimbus, répond à un impératif général de recherche scientifique et à certains besoins importants d'exploitation au jour le jour.

Telles sont, brièvement rapportées, les principales préoccupations qui ont été retenues pour fixer, dans le cadre du IV^e Plan d'équipement et de modernisation, le programme d'équipement de la météorologie en métropole.

2. — Les dépenses effectuées outre-mer.

Les autorisations de programme demandées sur ce chapitre s'élevaient à 25 millions de francs au lieu de 30.160.000 F en 1962 et les crédits de paiement à 24 millions de francs au lieu de 61.106.000 F en 1962.

Dans l'ensemble, le programme prévu pour 1963 comporte peu d'opérations nouvelles importantes, l'effort essentiel ayant été accompli les années précédentes.

Quelques précisions sont nécessaires en ce qui concerne les bases aériennes qui représentent environ la moitié des dépenses globales du chapitre.

Les opérations prévues au budget 1963 représentent des opérations complémentaires d'aménagement.

La construction de l'aérogare de Tontouta (Nouvelle-Calédonie), bien que réclamée avec insistance, a été remise à une année ultérieure et le programme se limite aux opérations strictement indispensables à la sécurité et aux besoins du trafic.

Les crédits relatifs à Tahiti ont essentiellement pour objet la réalisation des travaux de génie civil relatifs aux installations de sécurité (aides à la navigation aérienne en particulier).

La seule opération d'un montant unitaire élevé est l'allongement de 1.700 à 2.300 mètres de la piste de Fort-de-France.

En permettant aux quadricoptères des lignes Etats-Unis—Caraïbes—Guyane de se poser à Fort-de-France, cette opération facilitera l'expansion touristique de la Martinique.

Il était indispensable qu'elle fût engagée au titre du budget de 1963 de manière à être achevée en 1964, au moment où l'entrée en service de nouveaux hôtels facilitera l'accueil de touristes étrangers.

✱

Dans l'ensemble, les prévisions de dépenses formulées au titre de l'équipement pour 1963 s'inscrivent bien dans les perspectives du IV^e Plan. Celui-ci avait retenu un montant d'engagements budgétaires, pour la période 1962-1965, s'élevant à 1.500 millions de francs, les propositions de la section spécialisée ayant d'ailleurs été largement supérieures. Les autorisations de programme pour 1962 et 1963, soit 403 millions de francs en 1962 (compte tenu de deux lois de finances rectificatives) et 345 millions de francs en 1963, représentent déjà, au total, 748 millions de francs, soit à peu près exactement la moitié du montant prévu pour les quatre années.

III. — LA FORMATION AERONAUTIQUE ET L'AIDE A L'AVIATION LEGERE ET SPORTIVE

Votre rapporteur n'a pas cru devoir dissocier les dépenses qu'assure le S. G. A. C. en matière de formation du personnel navigant professionnel de celle qu'il assure par ailleurs au titre de la formation aéronautique élémentaire dans les écoles des aéroclubs et des centres nationaux.

Ces deux formations posent, en effet, des problèmes de même ordre, même si elles ne sont pas nécessairement complémentaires. L'une et l'autre se conçoivent difficilement sans aide de l'Etat du seul fait du coût des appareils et des installations et de la nécessité de recourir à un personnel instructeur qualifié. Elles ne se conçoivent pas non plus sans contrôle de l'Etat, celui-ci étant seul habilité à délivrer les titres dont la possession sanctionne toute formation aéronautique.

Aussi bien, votre rapporteur examinera-t-il successivement :

- la formation des pilotes de ligne ;
- la formation aéronautique générale.

Il fera ensuite le point des mesures d'aide à l'aviation légère et sportive, mesures qui ne se dissocient pas de l'effort fait sur le plan de la formation aéronautique proprement dite.

A. — La formation des pilotes de ligne.

Après la libération et jusqu'en 1960, faute de pouvoir dispenser par lui-même l'enseignement théorique et pratique nécessaire à la formation des pilotes de ligne, le secrétariat général à l'aviation civile avait confié cette charge par contrat à des organismes pourvus de moyens adaptés à cette fonction.

Au dernier stade de cette période, l'école de pilotes de ligne du Bourget, gérée par la compagnie nationale Air France, était ainsi chargée de la formation de tous les candidats.

Ceux-ci se rangeaient en trois catégories suivant leur formation initiale :

- élèves recrutés sur titres scolaires et entièrement formés, sans expérience aéronautique préalable (formation *ab initio*, recrutement « A ») ;
- pilotes de formation militaire ou civile recrutés à un niveau de connaissance inférieur à celui de pilote de ligne, puis amenés à ce niveau par l'instruction dispensée à l'école ;
- navigants professionnels d'autres catégories, « transformés » par un stage approprié organisé par l'école.

Pendant, le secrétariat général à l'aviation civile, conscient de ses responsabilités dans le domaine de la formation des commandants de bord, poursuivait l'étude et la réalisation de moyens propres à lui permettre d'assurer par lui-même l'essentiel de leur instruction.

Cet effort devait aboutir à l'institution, à compter de 1956, de cycles d'études expérimentaux pour la formation de pilotes professionnels de première classe.

Les résultats très encourageants de ces cycles d'études ont décidé le secrétariat général à prendre en compte avec ses moyens propres la formation de base des pilotes de ligne.

Un arrêté en date du 13 octobre 1959 a sanctionné cette politique en confiant cette formation au service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports.

Corrélativement, le primauté était donnée à la formule de recrutement A « *ab initio* ».

Dès 1960 une première promotion était sélectionnée et abordait à l'Ecole nationale de l'aviation civile la phase théorique de l'enseignement.

Poursuivi en 1961 et 1962, ce recrutement suit désormais une progression constante dont l'aboutissement doit être un « régime de croisière » de 60 élèves.

Recrutés par concours au niveau terminal de la classe de mathématiques supérieures, ces élèves suivent un enseignement théorique et pratique d'une durée totale de trente mois.

A leur sortie du centre-école, ils sont titulaires du brevet et de la licence de pilote professionnel assorti de la qualification de vol aux instruments, ainsi que du certificat d'aptitude théorique au brevet de pilote de ligne.

Le coût de la formation pratique de base d'un élève pilote de ligne résulte essentiellement de l'ensemble des dépenses de mise en œuvre du matériel aéronautique nécessaire. Elle avoisine actuellement 100.000 francs.

Le nombre des élèves augmente de façon régulière, au fur et à mesure de l'arrivée des nouvelles promotions, et n'a pas encore atteint son régime de croisière. De ce fait, les crédits inscrits à l'article 2 du chapitre 34-81 sont supérieurs de 600.000 francs aux crédits ouverts en 1962.

✱

Quant à la formation finale des pilotes de ligne jusqu'à l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne, elle incombe à l'école des pilotes de ligne du Bourget gérée par la Compagnie Air France. La subvention inscrite à l'article 1^{er} du chapitre 34-81 a pour objet de rembourser partiellement les dépenses engagées à ce titre.

L'école du Bourget assure divers types de formations. D'une part, elle forme des élèves pilotes détenant déjà une certaine expérience aéronautique, pilotes militaires notamment ou pilotes déjà en fonctions dans les compagnies et non titulaires du brevet de pilote de ligne. D'autre part, elle donne une formation pratique à des élèves recrutés *ab initio* qui ont suivi auparavant l'enseignement théorique complet de l'E. N. A. C. et une formation pratique de base au centre de Saint-Yan géré par le service de la formation aéronautique du S. G. A. C.

Les formations qui s'adressent à un personnel navigant déjà confirmé permettent évidemment de fournir des pilotes de ligne en nombre plus important et dans des délais plus rapides. Aussi, est-ce à cette formule qu'il sera recouru de préférence pour faire face aux besoins des années 1963 à 1965.

Ces besoins sont, en effet, en progression assez sensible par rapport aux années précédentes.

Au cours de la période couverte par le III^e Plan, marquée par l'entrée en service des avions à réaction qui devait se traduire, toutes choses égales d'ailleurs, par une diminution globale des heures effectuées par les flottes des compagnies françaises, il avait été jugé prudent de ralentir la formation des nouveaux pilotes tout en élevant le niveau professionnel des pilotes en service dans les compagnies.

La reconversion, qui arrive maintenant à son terme, des flottes aériennes a permis, compte tenu des nouvelles conditions d'emploi du personnel navigant (les temps de travail sur les avions à réaction sont en baisse de 20 p. 100 environ par rapport à ceux qui étaient autorisés sur les avions classiques) d'étudier d'une manière relativement précise les besoins en pilotes de ligne pendant la période couverte par le IV^e Plan.

L'expansion prévisible du trafic et aussi la nécessité de combler le retard pris sur le plan de la formation au cours de la période qui vient de s'écouler ont conduit à prévoir que pour les années 1963 à 1965 les besoins en pilotes de ligne s'établiraient à un niveau nettement supérieur à celui des années précédentes : 80 à 100 pilotes supplémentaires seraient ainsi nécessaires chaque année.

L'effort accru de formation se traduit sur le plan budgétaire par un accroissement des crédits de l'article 1^{er} du chapitre 34-81. Ceux-ci passent de 9,8 millions de francs à 11,8 millions de francs en 1963. Au reste l'augmentation des dépenses dans le courant de 1962 avait déjà rendu nécessaire l'inscription dans la loi de finances rectificative de juillet d'un crédit complémentaire de 1,6 million de francs.

Dans l'ensemble, le coût de la formation d'un pilote de ligne, variable selon la nature du stage assuré, avoisine 200.000 francs.

Si l'on considère que la formation de base représente par ailleurs environ 100.000 francs pour un élève formé *ab initio* et que les compagnies aériennes prennent forcément en compte les frais de qualification du personnel sur les types d'appareils qu'elles emploient — frais encore beaucoup plus élevés que ceux qui ont été évoqués plus haut — on mesurera toute la charge que représente pour la collectivité la formation du personnel navigant et l'intérêt que présente l'intervention de l'Etat en ce domaine.

B. — La formation aéronautique générale.

A la différence de la formation précédente limitée aux seuls personnels navigants, celle-ci a pour objet de faciliter l'enseignement aérien général et de développer dans toute la population et en particulier chez les jeunes le goût de l'aviation.

Cette formation est donnée à trois niveaux différents.

a) L'enseignement aéronautique du premier degré.

Cet enseignement s'adresse à la fois aux élèves des divers degrés scolaires et universitaires et aux cadres (membres de l'enseignement). Il est sanctionné pour les élèves par le brevet élémentaire des sports aériens et pour les membres de l'enseignement par le certificat d'initiation à l'enseignement aéronautique.

b) L'enseignement du second degré.

Il se pratique dans les aéro-clubs, associations privées groupées au sein d'une fédération.

Le service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports exerce un pouvoir de tutelle sur ces associations, principalement en ce qui concerne les programmes et la politique des sports aériens et leur accorde l'assistance de l'Etat. Cette assistance se traduit dans les domaines du vol à voile, du vol à moteur et du parachutisme par :

- l'attribution de primes aux brevets pour les jeunes de moins de 21 ans ;
- l'octroi de subventions au rendement pour les associations de vol à voile et de parachutisme ;
- la détaxe du carburant ;
- le prêt et l'entretien d'appareils largueurs pour les associations de parachutisme et d'appareils remorqueurs pour les associations pratiquant le vol à voile ;
- l'affectation de moniteurs dans un certain nombre de centres interclubs de vol à voile et de parachutisme ;
- l'attribution de primes d'achat pour l'achat d'avions, de planeurs, de parachutes et d'équipement.

c) L'enseignement du troisième degré.

Cet enseignement, dispensé dans des centres nationaux, a pour objet de perfectionner les jeunes dans la connaissance du vol à voile, du vol à moteur, du parachutisme.

L'instruction pour le vol à voile est donnée au Centre national de la Montagne Noire et au Centre national de Saint-Auban, ce dernier étant plus particulièrement spécialisé dans l'instruction aux formes supérieures du vol à voile.

L'enseignement supérieur du vol à moteur est dispensé au centre national de Carcassonne qui s'adresse aux pilotes privés ayant déjà reçu une formation de base dans leur aéroclub et assure en outre la formation de base de certains pilotes professionnels et des élèves ingénieurs et élèves contrôleurs de l'Ecole nationale de l'aviation civile.

Le perfectionnement de parachutistes est assuré au centre national de Biscarosse, qu'il s'agisse de parachutistes professionnels, de parachutistes privés désireux d'obtenir le certificat du deuxième degré ou de se préparer en vue de la compétition.

Enfin, le centre national de Challes-les-Eaux continue à assurer la formation des instructeurs de pilotage d'avions ou de planeurs.

C. — L'aide à l'aviation légère et sportive.

Les dépenses concernant la formation aéronautique ne sont pas les seules dépenses du secrétariat général qui intéressent l'aviation légère et sportive.

En fait, les crédits intéressant l'aviation légère et sportive apparaissent à plusieurs 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 VI (Dépenses en capital), 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 tourisme aérien ».

Sur les crédits prévus pour la navigation aérienne, la météorologie ou même les bases aériennes, une fraction difficile à estimer des dépenses est affectée à l'aviation légère et la détaxation du carburant aérien est également une forme d'aide.

Les diverses subventions prévues aux titres IV et VI constituent, toutefois, la forme la plus spécifique de cette aide, celle qui concerne l'acquisition du matériel et non plus la formation aéronautique proprement dite.

De 1961 à 1963, ces subventions évoluent de la façon suivante :

Crédits de subventions à l'aviation légère en 1961, 1962 et 1963.

DÉSIGNATION	1961		1962		1963	
	A. P.	C. P.	A. P.	C. P.	A. P.	C. P.
	(En milliers de francs.)					
Chapitre 43-91. — Art. 2 : « Formation aéronautique et sports aériens ».	1.641		1.756		1.821	
Chapitre 66-70. — « Subvention pour l'acquisition d'appareils légers ».....	2.500	2.700	2.900	1.700	5.900	6.300
dont :						
— primes d'achat pour les avions.....	2.000	1.700	2.000	1.200	4.500	4.600
— primes d'achat pour les planeurs.....	460	700	700	300	1.000	1.300
— primes d'achat pour les parachutes.....	100	300	200	200	400	400
Chapitre 66-71. — « Aménagement par les collectivités locales d'aérodromes ».....	450	300	350	350	350	300

Ce qui caractérise le budget de 1963, c'est la très forte progression des subventions pour l'acquisition de matériels aériens. Les autorisations de programme font plus que doubler d'une année sur l'autre tandis que les crédits de paiement sont presque multipliés par quatre.

Ce relèvement des crédits s'explique non pas par l'augmentation du montant des primes en 1963 mais par l'accroissement des demandes.

En ce qui concerne les avions, il est prévu en 1963 l'octroi de 290 primes (60 biplaces, 200 triplaces, 30 quadriplaces) alors qu'en 1962 il n'avait été primé que 165 appareils.

Pour les planeurs le crédit est également en accroissement mais servira, en une large mesure, à faire face à des demandes formulées dans le courant de 1962 qui n'avaient pu obtenir satisfaction. Au total, 30 planeurs monoplaces et un nombre équivalent de planeurs biplaces sont primés.

On doit regretter que le montant des primes allouées n'ait pas été augmenté depuis plusieurs années, alors que le prix des appareils, les frais de leur entretien ont augmenté sensiblement.

Pour les avions, les primes sont en moyenne les suivantes :

— monoplaces	9.000 F
— biplaces	11.000
— triplaces	15.000
— quadriplaces	25.000

Pour les planeurs, la prime moyenne pour un monoplace s'établit aux environs de 13.000 F, celle pour un biplace à 18.000 F.

Un effort plus grand devrait être fait, spécialement en faveur des planeurs biplaces écoles destinés à la formation des jeunes.

Quant à l'aide allouée pour l'acquisition de parachutes, la création de nouveaux centres de parachutisme, la rénovation de matériel périmé ou usagé, la sortie d'un parachute ascensionnel, l'augmentation du montant des primes a conduit à attribuer en 1962 des subventions nettement supérieures en montant à celles de 1961. Les demandes en instance laissent prévoir une progression analogue en 1963.

Mais, si un effort est fait pour faciliter l'équipement du matériel aérien, on peut regretter par ailleurs que les crédits du chapitre 66-71 : « Aménagement par les collectivités locales d'aérodromes » diminuent en 1963 par rapport à 1962 et 1961, années où ces crédits étaient pourtant déjà particulièrement faibles (350.000 F).

Sur ce chapitre sont imputées les subventions allouées aux collectivités locales, aux établissements publics et aux personnes physiques ou morales de droit privé qui créent ou aménagent un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et affecté principalement à la formation aéronautique et au tourisme aérien.

Le montant de ces subventions est, en principe, de 30 p. 100 des charges d'équipement incombant à la personne qui crée l'aérodrome avec, toutefois, limitation à un plafond de 100.000 F.

Si modestes soient-ils, les crédits inscrits à ce chapitre ne semblent pas avoir été, jusqu'à présent, utilisés avec toute la célérité souhaitable.

Ainsi, d'après les renseignements communiqués, il reste disponible, en fin 1962, sur ce chapitre, environ 275.000 F qui viendront s'ajouter aux crédits proposés pour 1963, soit 350.000 F.

Dores et déjà, dix dossiers sont à l'étude au titre de 1963 : Argenton-sur-Creuse, Grenoble, Bagnères-de-Luchon, Le Havre-Saint-Romain, Thiers, Romans, La Réole, Saint-Dié, Arcachon et Royan.

Ainsi, la dotation prévue pour cette année semble devoir être utilisée intégralement.

Votre rapporteur espère qu'un effort plus important sera fait à l'avenir en faveur de ces aérodromes locaux dont l'installation et l'entretien coûtent particulièrement cher aux collectivités locales ou aux aéroclubs. Il est regrettable que les subventions accordées par l'Etat soient limitées à 100.000 F et à 30 p. 100 du montant total des travaux alors que pour les autres sports, la construction des stades et piscines peut être subventionnée à concurrence de 50 p. 100 sans autre limitation. Des procédures d'examen des dossiers doivent être enfin aménagées de manière à permettre, en tout état de cause, d'utiliser plus rapidement que dans le passé, les crédits ouverts.

Un effort en ce domaine affermira les possibilités touristiques et commerciales de l'aviation légère. A cet effet, il faut rechercher le « mixage » aviation-route et, partant, aider à la création de stations air-route. L'aviation légère et plus précisément l'aviation d'affaires, doit se développer rapidement dans notre pays.

**

Il semble ainsi qu'en 1963 on recueillera le bénéfice d'une politique d'aide à l'aviation légère et sportive poursuivie avec persévérance ces années dernières, même si elle n'a pas toujours été dotée de moyens suffisants.

L'accroissement de notre parc aérien s'en est trouvé facilité. Le parc aérien s'élève à l'heure actuelle à 2.692 appareils alors qu'en 1959 et 1960 il avoisinait 2.000 appareils, et avait juste dépassé 2.200 appareils en 1961.

De tels chiffres sont trois fois supérieurs à ceux de l'Italie et deux fois et demi supérieurs à ceux du Royaume-Uni.

Quant à l'effort fait pour développer l'enseignement aéronautique général, il devra se poursuivre et s'accroître dans les années à venir, dans le cadre de nos aéroclubs et des centres nationaux, mais également au sein de cette Ecole nationale de l'aviation civile dont il conviendra de définir au plus vite l'implantation définitive.

On ne peut oublier que, dans les dix années à venir, la France sera le pays d'Europe occidentale qui comptera proportionnellement le plus de jeunes de moins de 20 ans. Au moment où l'aviation légère connaît et va connaître un essor extraordinaire, il serait aveugle de négliger une formation dont l'intérêt n'est pas à démontrer tant sur le plan technique que moral.

IV. — L'AEROPORT DE PARIS

L'Aéroport de Paris 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.

La subvention inscrite au chapitre 45-61.

La subvention de l'Etat prévue pour l'année 1963 s'élève à 30 millions de francs et se décompose ainsi :

— amortissement des emprunts.....	19.160.000 F.
— participation aux charges d'intérêt des emprunts et aux dépenses supportées par l'aéroport pour le compte de l'Etat.....	10.840.000
Total	30.000.000 F.

Le montant de cette subvention est à mettre en regard du compte d'exploitation prévisionnel de l'Aéroport de Paris, qui s'élèvera en 1963 à 134.900.000 F ; les charges d'amortissement des emprunts — qui ne figurent pas dans le compte d'exploitation — s'élèvent comme il vient d'être indiqué à 19.160.000 F.

En 1962, la subvention de l'Etat avait représenté 26.500.000 F, le compte prévisionnel d'exploitation 114.050.000 F et les charges d'amortissement des emprunts 14.900.000 F.

En regard d'un compte prévisionnel qui sera augmenté de près de 18 p. 100, des charges d'amortissement accrues d'environ 30 p. 100, la subvention de l'Etat ne sera relevée que de 13 p. 100.

En l'état actuel des choses, et malgré l'accroissement du trafic et des recettes commerciales, il y a lieu de penser qu'à l'avenir l'Aéroport de Paris arrivera plus difficilement à équilibrer ses comptes et c'est la raison pour laquelle des études sont en cours, afin de rechercher des ressources nouvelles, spécialement en réajustant les taux de certaines redevances d'aéroports.

Cet effort est d'autant plus nécessaire que les dépenses d'équipement ont toujours représenté un pourcentage très élevé du chiffre d'affaires de l'aéroport.

Les budgets d'équipement de l'Aéroport de Paris.

Pour l'année 1962 le montant des dépenses d'investissement s'est élevé à 92.500.000 F.

Pour l'année 1963 le montant des dépenses d'équipement devrait s'élever à 99.050.000 F.

Les principales opérations envisagées pour l'année 1963 sont les suivantes :

Programme d'investissements pour 1962 et 1963.

DÉSIGNATION	1962	1963
	F.	F.
I. — Orly.		
Travaux de 1 ^{re} catégorie.....	3.306.000	3.005.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement.....	9.227.000	16.144.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles.....	18.320.000	14.006.000
Installations terminales.....	19.532.000	12.935.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux.....	1.091.000	6.514.000
Extensions Ouest.....	206.000	718.000
Aménagements routiers.....	3.090.000	3.509.000
Autres opérations.....	14.840.000	18.556.000
Totaux Orly.....	69.612.000	75.387.000
II. — Le Bourget.		
Travaux de 1 ^{re} catégorie.....	888.000	700.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement.....	1.573.000	2.040.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles.....	183.000	9.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux.....	5.970.000	5.712.000
Autres opérations.....	3.800.000	4.228.000
Totaux Le Bourget.....	12.414.000	12.689.000
III. — Autres aérodromes et héliports.....	1.315.000	1.354.000
IV. — Opérations communes.....	9.159.000	9.620.000
Totaux.....	92.500.000	99.050.000

A Orly, l'année 1963 verra la poursuite de la construction de la nouvelle piste n° 4 susceptible d'accueillir les quadri-réacteurs. En même temps est prévu l'achèvement des installations terminales pour les passagers et le fret, la construction d'une nouvelle tour de contrôle et la réalisation d'équipements complémentaires dans l'aérogare en service.

Les travaux d'équipement du Bourget, poursuivis à une cadence plus faible, comportent essentiellement la réalisation d'une première tranche des extensions des aires de stationnement au sud de l'aérogare, l'agrandissement des aires de trafic devant l'aérogare et enfin l'achèvement du programme d'amélioration des installations terminales de passagers et de fret.

A Issy-les-Moulineaux et sur les aérodromes secondaires, le programme 1963 ne comporte que des opérations accessoires d'importance limitée.

V. — LA COMPAGNIE AIR FRANCE

Alors qu'il était permis, à la fin de 1960, d'espérer une amélioration durable de la situation financière d'Air France, les résultats constatés dans le courant de 1961 et de 1962 ont infirmé cette prévision. L'année 1962 a même été une année au cours de laquelle les appels aux fonds publics de la part d'Air France ont été particulièrement importants.

La détérioration des résultats d'exploitation, l'accroissement des budgets d'équipement, l'importance accrue des concours publics, tels sont les trois aspects de cette situation.

A. — La détérioration des résultats d'exploitation.

Le chiffre d'affaires d'Air France pour 1961 avoisinait 1.370 millions de francs. En 1962, il devrait être de l'ordre de 1.600 millions de francs, soit une progression d'environ 15 p. 100.

Le déficit s'est, toutefois, accru sensiblement.

En 1961, il était de 53 millions de francs.

Pour les dix premiers mois de l'année 1962, il s'élève déjà à 89 millions de francs. Pour l'année 1962 entière, un déficit de l'ordre de 100 millions de francs n'est pas exclu.

Les raisons de cette dégradation relative sont diverses :

— d'une part, le trafic aérien n'a pas augmenté aussi rapidement que prévu et la Compagnie Air France s'est trouvée disposer, comme les autres compagnies, de capacités de transport nettement excédentaires au moins sur certaines lignes ;

— par ailleurs, la concurrence internationale, devenue très vive, a eu pour effet d'entraîner des baisses tarifaires, selon des modalités diverses, concernant, en particulier, les voyages effectués par groupes ;

— le trafic sur l'Algérie s'est effectué dans des conditions parfois désavantageuses pour Air France (nécessité de dérouter des appareils affectés à d'autres lignes, ou d'affréter, dans des conditions onéreuses des appareils extérieurs) ;

— enfin, les deux accidents de quadriréacteurs survenus en juin ont eu des répercussions marquées non seulement sur le déroulement matériel du programme d'exploitation mais aussi sur la position commerciale de la Compagnie.

B. — L'accroissement des budgets d'équipement.

L'année 1961 a été une année où les dépenses d'équipement d'Air France se sont trouvées relativement modérées. Elles avaient enregistré une baisse brutale due à l'achèvement des paiements effectués en 1960 au titre des commandes d'appareils passées en 1958 et 1959, qui avaient porté sur 17 Boeing et 24 Caravelle. Elles étaient passées, ainsi, de 566 millions de francs en 1960 à 193,8 millions de francs en 1961.

Ces dépenses augmentent, de nouveau, en 1962, année au cours de laquelle des paiements ont eu lieu au titre du programme 1961 portant sur 3 Boeing et 6 Caravelle III et du programme 1962 portant sur 4 Boeing et 7 Caravelle : elles s'élèvent à 406,1 millions de francs.

Le tableau suivant récapitule, d'ailleurs, cette évolution depuis 1961 en indiquant les prévisions formulées pour 1963.

Dépenses d'investissement d'Air France.

DÉSIGNATION	1961	1962	1963
	(En millions de F.)		
Matériel volant.....	135,6	296,3	276,8
Siège social.....	10	23,4	20
Autres investissements.....	47,1	51,8	56,2
Participations.....	6,8	31,2	8
Intérêts intercalaires.....	1,9	4	4
Totaux.....	198,8	406,1	365

Les dépenses prévues pour 1963, au titre du matériel roulant, concernent, en particulier, la livraison des 4 Boeing et 7 Caravelle III, livrables en 1963.

Les crédits prévus pour le siège social concernent, essentiellement l'achèvement du programme de construction des nouveaux locaux à Paris.

Pour les années suivantes quelques prévisions peuvent d'ores et déjà être faites : le ralentissement constaté récemment dans la croissance du trafic aérien mondial, les incertitudes relatives à l'évolution du trafic entre la France et l'Algérie, le souci d'assurer une meilleure utilisation des appareils justifient un ralentissement marqué du rythme annuel des commandes du matériel roulant d'Air France.

Alors que la compagnie avait commandé, en 1961, 7 Boeing et 13 Caravelle III, livrables en 1962 et 1963, elle a commandé, en 1962, seulement 3 Boeing et 1 Caravelle III, livrables en 1964. En 1963, elle commandera un seul Boeing et 2 Caravelle livrables en 1965.

D'autre part, la Compagnie ne procède pas au remplacement des deux Boeing récemment perdus.

En ce qui concerne le financement de ce programme d'équipement pour 1963, les prévisions faites par le conseil de direction du F. D. E. S. sont les suivantes (en millions de francs) :

— Ressources propres.....	120
— Moyen terme.....	75
— Emprunts dans le public.....	100
— F. D. E. S.....	70

Le montant des prêts du F. D. E. S., soit 70 millions de francs, est sensiblement inférieur à celui qui avait été prévu en début d'exercice en 1962, soit 190 millions de francs.

La question se pose d'ailleurs de savoir s'il sera facile à Air France de se procurer, dans le public, les ressources de financement espérées, soit 100 millions de francs.

C. — L'importance accrue des concours publics.

En 1961, Air France avait bénéficié de la subvention d'exploitation prévue au budget de l'aviation civile, soit 60 millions de francs. Les prêts du F. D. E. S., par ailleurs, avaient représenté 60 millions de francs.

En 1962, la situation s'est révélée sensiblement différente :
— d'une part la subvention de fonctionnement accordée à Air France, fixée dans la loi de finances à 60 millions de francs, a été accrue, par le collectif de juillet 1962, de 21.430.108 F et par le collectif de décembre de 30.000.000 F ;

— par ailleurs, le capital social d'Air France a été augmenté de 400 millions de francs et est ainsi passé à 500 millions de francs. A concurrence de 300 millions de francs le crédit budgétaire correspondant à cette augmentation de capital a été gagé par le remboursement anticipé de prêts du F. D. E. S., l'opération s'analysant ainsi pour partie en dotations en capital. L'apport d'argent frais représente par conséquent 100 millions de francs ;

— enfin les prêts du F. D. E. S. représentaient, dans le projet initial pour 1962, 190 millions de francs, au lieu de 60 millions de francs en 1961.

En ce qui concerne 1963 le projet de budget prévoit le maintien à 60 millions de francs de la subvention d'exploitation. Quant aux prêts du F. D. E. S. il a été indiqué, plus haut, qu'ils ne devraient s'élever qu'à 70 millions de francs, au lieu de 190 millions de francs en 1962.

La question se pose de savoir si les crédits prévus pour 1963, au titre d'Air France, se révéleront suffisants. En effet, la situation financière de la compagnie risque d'être aussi difficile que dans le courant de l'année précédente, malgré les efforts considérables faits pour assainir la situation financière (suppression de fait de toute embauche, fermeture de certaines lignes déficitaires), alors même que les dépenses d'équipement ne connaissent pas encore la diminution consécutive à la réduction des commandes.

Il est donc vraisemblable que, dans le courant de l'année 1963, des mesures nouvelles devront intervenir en faveur d'Air France.

**

Quelques indications doivent être données en ce qui concerne les participations d'Air France dans d'autres compagnies aériennes et la situation actuelle de sa flotte.

D. — Les participations d'Air France dans les compagnies aériennes.

Le tableau suivant récapitule les principales participations d'Air France :

Participations d'Air France dans les compagnies aériennes.

NOM DES COMPAGNIES aériennes.	MONTANT de la participation d'Air France.	POURCENTAGE du capital social.
		P. 100.
Royal Air Maroc.....	15.120.000 dirhams	25,88
Tunis Air.....	100.000 dinars	40
Air Liban.....	3.000.000 Lt.	48,25
Air Vietnam.....	48.000.000 piastres	20,5
Royal Air Cambodge.....	2.000.000 riels	24
Air Laos (1).....	10.125.000 kips	20
Air Algérie.....	25.000.000 F	20
SOBETRAF.....	4.300.000 F C. F. A.	50
Air Madagascar.....	300.000 F C. F. A.	14
AEBOTEC (1).....	1.500.000 F	20
Air Inter.....	7.500.000 F	24,95
Air Nautic.....	800.000 F	75

(1) L'exploitation de ces sociétés est actuellement suspendue.

On rappellera que la société Sodetraf, dont le capital se trouve réparti par moitié entre Air France, d'une part, et la compagnie U. A. T.-T. A. I., d'autre part, est elle-même actionnaire pour 34 p. 100 de la société Air Afrique. Les 66 p. 100 restant du capital d'Air Afrique appartiennent à onze États africains détenant chacun 6 p. 100 du capital de la société.

Si l'on excepte Air-Nautic, où la participation d'Air France s'élève à 75 p. 100, la compagnie nationale n'a souscrit, dans aucune de ces sociétés, une part majoritaire.

Dans les sociétés ci-dessus énumérées, la participation des actionnaires autres qu'Air France provient soit des pouvoirs publics locaux (Air Viet-Nam, Tunis-Air, Air Algérie), soit des particuliers (Air Liban, Air-Nautic, Sodetraf), soit des uns et des autres (Royal-Air-Maroc, Air Madagascar).

La coopération entre Air France et les compagnies associées se situe sur plusieurs plans.

En ce qui concerne la gestion même de la compagnie associée, la direction générale est fréquemment confiée à un Français (sauf à Tunis-Air, Air Viet-Nam et Royal-Air-Cambodge). La direction des services techniques commerciaux et financiers est également confiée à des agents détachés d'Air France, bien que, de plus en plus, une place soit faite aux éléments locaux.

Sur le plan commercial, les compagnies partenaires se représentent mutuellement toutes les fois où leurs intérêts l'exigent. Sur les lignes desservies en commun, des accords de pool ou d'exploitation conjointe sont conclus entre elles et Air France (Air Liban, Tunis-Air, Royal-Air-Maroc, Air Viet-Nam). Dans d'autres cas, Air France affrète ses appareils pour effectuer certains services que les sociétés associées ne pourraient exploiter par elles-mêmes.

Sur le plan technique, Air France apporte largement son concours à ces associés, tant en ce qui concerne la formation et la qualification des personnels au sol et navigant que le choix et l'entretien des appareils composant les flottes des dites sociétés. Ainsi a pu être assuré un débouché certain pour le matériel français, et en particulier pour les Caravelle.

La collaboration que s'est instituée entre Air France et les compagnies filiales est donc bénéfique pour ces filiales comme pour la compagnie nationale.

Certes, elle ne se traduit pas toujours par une distribution de dividendes appréciable, dans la mesure où ces diverses compagnies, dans bien des cas, doivent faire face à des impératifs de prestige national et assurer une exploitation qui ne répond pas toujours à des préoccupations purement commerciales. Parfois même, cette exploitation se traduit par des pertes sensibles (Air Viet-Nam). Dans d'autres cas, l'inorganisation du transport aérien qui règne dans certains pays entraîne un déficit important : tel est le cas d'Air Liban.

Par ailleurs, Air France est tenu de suivre les augmentations de capital, ce qui se traduit, pour la compagnie nationale, par des dépenses nouvelles non négligeables.

L'avantage résultant de la collaboration se place plutôt, comme on a pu se rendre compte, dans le domaine commercial. Il est, au reste, difficile à apprécier exactement. Sur un plan plus général, enfin, une telle coopération entre les compagnies aériennes locales et Air France constitue entre ces pays et la France un lien qu'il convient de ne pas relâcher.

E. — La situation de la flotte d'Air France.

Cette situation, au 30 septembre 1962, était la suivante :

Situation de la flotte d'Air France au 30 septembre 1962.

TYPES D'APPARELS	NOMBRE	OBSERVATIONS
Boring 707.....	18	
Caravelle.....	33	
Super-starliner.....	9	Dont 1 hors exploitation.
Super-constellation.....	21	Dont 3 hors exploitation.
Constellation.....	5	Dont 4 hors exploitation.
Vickers Viscount.....	2	
Breguet 163.....	12	Dont 1 hors exploitation.
Douglas DC 6.....	1	
Douglas DC 4.....	20	Dont 2 en location-vente.
Douglas DC 3.....	31	Dont 3 en location-vente.
Ensemble.....	161	Dont 9 hors exploitation et 5 en location-vente.

Pour apprécier ces résultats financiers d'Air France, il convient toutefois de tenir compte de la situation générale des transporteurs aériens. Celle-ci dans l'ensemble est largement déficitaire, et à cet égard, Air France est loin d'être une des plus défavorisées. Sir William Hildred, directeur général de l'I. A. T. A.

aoulignait d'ailleurs au cours de l'assemblée générale de l'I. A. T. A., en septembre 1962, que la perte brute pour l'ensemble des compagnies au titre de 1961 — année relativement favorable pour Air France — s'élevait à 140 millions de dollars.

A vrai dire Air France a connu, avec un an de retard, les incidences de la récession mondiale du trafic aérien. Alors que celui-ci ne s'était accru en 1961 que de 8,8 p. 100, le trafic d'Air France s'était accru de près de 20 p. 100. En 1962, la baisse très forte constatée par la compagnie nationale contraste avec un léger redressement du trafic mondial. Il y a là un élément favorable pour le retour à un équilibre du compte d'exploitation, à condition de ne pas procéder à des investissements excessifs. Là est tout l'intérêt d'une formule telle qu'Air Union.

Sur le plan du personnel, les accords récemment conclus entre la compagnie nationale et son personnel navigant doivent éviter qu'à l'avenir se reproduisent des grèves préjudiciables au bon renom de notre transport aérien.

Il reste qu'un déficit sensible est prévisible pour les années à venir et que s'imposera, sans doute, une nouvelle définition des relations financières entre l'Etat et la compagnie nationale. Celle-ci avait fait l'objet d'un contrat datant de 1956 et dont les dispositions ont été reconduites d'année en année. Il aboutissait à faire assurer par l'Etat la couverture de 90 p. 100 du déficit des lignes internationales, sous réserve du partage éventuel, entre l'Etat et Air France, du surplus pouvant apparaître dans les comptes généraux de la compagnie après subvention. Au moment où l'évolution du transport aérien rend de plus en plus nécessaire l'établissement de prévisions à moyen et long terme, le cadre annuel de discussion de la contribution de l'Etat paraît étroit. Il conviendrait plutôt de s'attacher à un cadre pluriannuel dans lequel seraient mieux définis les engagements de l'Etat, compte tenu des objectifs poursuivis et de la nécessaire liberté de gestion de la compagnie nationale.

VI. — LA COMPAGNIE AIR-INTER

Les conditions dans lesquelles a été créé Air-Inter ont été évoquées fréquemment à l'occasion des débats budgétaires des années précédentes. Votre rapporteur n'y reviendra pas. Il fera seulement le point de la situation actuelle de cette compagnie et indiquera les grandes lignes de son programme d'activité pour 1963.

Le réseau de la compagnie Air-Inter comportait en 1961 outre des lignes saisonnières, deux catégories de lignes permanentes : des lignes radiales s'ajoutant à de bonnes liaisons ferroviaires qu'elles ne font que compléter (Paris—Toulouse—Pau, Paris—Lyon) et des lignes qui pallient les insuffisances des transports de surface (radiales Paris—Clermont-Ferrand—Nîmes, Paris—Lorient—Brest ; transversales Lille—Lyon—Nice, Nantes—Lyon et Nantes—Marseille—Nice). Ce réseau s'est enrichi, au cours de l'année 1962 d'une desserte de Bordeaux, de Marseille via Lyon et de Strasbourg ; par ailleurs, la fréquence des services a été doublée sur les lignes Paris—Toulouse et Paris—Lyon.

Dès le mois de mars 1962 la compagnie Air-Inter s'est rendue acquéreur de cinq appareils « Vickers Viscount » qu'elle a mis progressivement en service sur ses lignes les plus importantes et elle a demandé l'autorisation d'en acheter deux autres appartenant à la compagnie nationale Air France. Elle envisage en outre d'utiliser sur ses lignes à faible débit — qu'elle exploite pour le moment au moyen d'appareils affrétés à d'autres compagnies françaises — des appareils de la classe 20-26 places en cours de mise au point en France.

L'activité de la société a connu en 1962 un développement sensible. Sur la base des résultats enregistrés à ce jour (17.000 passagers transportés au cours des huit premiers mois de 1962 contre 51.272 au cours de la même période 1961) on peut prévoir qu'elle transportera cette année plus de 180.000 passagers (contre 80.000 en 1961) en 11.000 heures de vol (contre 7.300 en 1961). Son chiffre d'affaires s'établira vraisemblablement à environ 19 millions de francs (9 millions en 1961) et le déficit net à la charge de la société, à 0,35 million environ après subvention par les collectivités locales (3,15 millions de francs contre 2,1 millions en 1961). Au titre du dernier « collectif » pour 1962, Air-Inter a d'ailleurs bénéficié d'une subvention budgétaire s'élevant à 2 millions de francs.

L'année 1963 verra l'ouverture par Air-Inter de la liaison directe Paris—Marseille et de la transversale Marseille—Toulouse—Bordeaux ainsi que la desserte de Saint-Brieuc sur les trois services hebdomadaires Paris—Brest.

Le montant du déficit d'exploitation — non compris celui de la ligne Paris—Strasbourg — peut être évalué pour l'année 1963 à 4 millions de francs environ, pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 30 millions de francs.

Déduction faite d'un « ticket modérateur » de 5 p. 100 supporté par Air Inter, il est proposé que l'Etat couvre, dans le cadre de sa politique de développement économique régional la moitié environ du déficit d'exploitation des lignes transversales et des liaisons avec la Bretagne, l'Auvergne et le Bas-Languedoc, l'autre moitié étant prise en charge par les collectivités locales intéressées.

Le crédit de 2 millions de francs dont l'inscription est demandée à l'article 2 du chapitre 45-81 répond à cet objectif.

Les pertes enregistrées sur les autres lignes seraient réparties entre les collectivités locales et Air Inter sans subvention de l'Etat en contrepartie des profits réalisés par ailleurs par cette compagnie du fait, notamment, de l'exploitation en pool avec Air France, de la ligne Paris—Nice.

♦♦

Air Inter, malgré de louables efforts, se heurte encore à de nombreuses difficultés qui ne lui permettent pas de répondre comme il conviendrait aux exigences du transport aérien métropolitain.

Sa structure financière ne facilite pas la chose, des moyens insuffisants privent cette compagnie d'une organisation administrative et commerciale indispensable au développement et au succès d'une activité cependant si souhaitable à l'économie nationale.

Il est décevant de comparer le transport aérien intérieur avec celui existant dans chacun des pays d'Europe. Le nombre des lignes est insuffisant ; par ailleurs, hormis quelques grands axes desservis en pool avec Air France, les services sont de trop faible fréquence. Un transport, quel qu'il soit, présente intérêt pour l'usager, en fonction de sa rapidité, mais aussi et surtout de sa souplesse et de sa facilité d'utilisation.

Il faut créer des relations nombreuses et adaptées, leur assurer fréquence et régularité. Il vaut mieux, en effet, relier chaque jour, voire deux fois par jour, telle ville avec la capitale ou à un autre centre avec un avion de faible capacité, moins onéreux à l'achat et à l'exploitation, qu'effectuer le même service deux fois par semaine seulement, avec un appareil plus important, mais moins fréquenté, parce que n'apportant pas la facilité quotidienne.

Seule, en effet, la régularité constitue attrait et intérêt pour une clientèle en présence dans tous les secteurs. L'avion, chaque jour, attire à lui des adeptes de plus en plus nombreux. Il convient de répondre à leur désir, à leur souhait et de leur permettre de trouver, en toute circonstance, les avantages exceptionnels de ce transport.

Outre le nombre de lignes desservies, la souplesse et la densité des services, il faut reviser rapidement les méthodes de commercialisation et d'utilisation du transport aérien. Le bénéfice d'un trajet rapide ne doit pas être compromis par des formalités d'accès aux aéroports et aux appareils, excessives et regrettables. D'autres pays, depuis longtemps, ont adopté des dispositions absolument rationnelles qui rendent l'utilisation de l'avion aussi simple que celle du train, voire de l'autobus ; cela peut et doit être fait en France.

Air Inter doit tenir compte de ces impératifs dans la constitution de sa flotte. Aux Viscount V. 708 qu'elle possède déjà, devront s'ajouter des appareils de 48, 50 places, tels le Bréguet 941 et, plus tard, le Bréguet 942, cela pour la desserte des grands axes, mais aussi et surtout des appareils de 24, 28 places, tels que le Super Broussard MH-262 ou le Potez 840, pour l'ensemble de son réseau. En cette perspective, une place essentielle doit être faite à la construction aéronautique française qui témoigne fort heureusement de ses larges possibilités et de réalisations exceptionnelles, parfaitement adaptées aux missions d'Air Inter.

Au moment où se pose, de façon urgente et impérieuse, la question de l'accroissement des moyens matériels mis en œuvre par Air Inter pour remplir sa lourde tâche, tout doit être fait pour doter la France d'une desserte aérienne intérieure au niveau de ses besoins.

VII. — L'ORGANISATION DU TRANSPORT AERIEN

S'il a paru nécessaire à votre rapporteur de présenter dans un chapitre à part les questions qui se posent sur le plan de l'organisation du transport aérien, c'est que l'aviation commerciale, avec l'avènement des appareils à réaction, est entrée dans une phase nouvelle. Le contrôle de l'espace aérien, les conditions mêmes du transport aérien ne se conçoivent plus au seul échelon national.

Ces dernières années ont été marquées par les progrès de plus en plus nets d'une nécessaire coopération.

Sur le plan européen, l'année qui s'ouvre verra la mise sur pied, sur des bases définitives, d'Eurocontrol, qui groupe la France, l'Allemagne, l'Italie et le Bénélux, dans une organisation commune de contrôle de l'espace aérien supérieur.

Dans un autre domaine, le projet d'Air Union qui intéresse quatre grands transporteurs aériens d'Europe occidentale, vient d'être approuvé par le Gouvernement français. Il est permis d'espérer que, dans un proche avenir, Air France, Lufthansa, Alitalia et Sabena poursuivront une politique commerciale commune.

Dans le domaine des Etats noirs d'expression française et de Madagascar, 1963 sera la troisième année de fonctionnement de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.), organisation groupant les Etats noirs, Madagascar et la France.

L'année 1963 sera la deuxième année d'activité d'Air Afrique, compagnie de transport aérien à laquelle participent ces mêmes pays et les transporteurs français, par l'intermédiaire d'une filiale commune.

Enfin, en Afrique du Nord, l'organisme de gestion de la sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara (O. G. S. A.) dans lequel sont associées la France et l'Algérie et dont la création remonte à février 1962, a pour mission d'assurer la sécurité aérienne en Afrique du Nord.

Ces différents aspects de l'organisation nouvelle des transports aériens seront tour à tour examinés.

A. — L'organisation de la navigation aérienne à l'échelle européenne : Eurocontrol.

Au cours du récent débat à l'Assemblée nationale sur la ratification de la convention relative à Eurocontrol, ont été de nouveau évoqués les avantages que représente une organisation commune de la sécurité et de la navigation aériennes par les pays d'Europe occidentale.

Au sein d'Eurocontrol sont groupés le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg, qui ont remis à cet organisme commun le soin de prendre en charge le contrôle de la circulation aérienne dans les espaces aériens supérieurs, c'est-à-dire au-dessus de 7.000 mètres.

Une telle formule s'imposait au moment où le contrôle aérien n'était plus assuré dans des conditions satisfaisantes que jusqu'à une altitude relativement modeste, et dans la mesure où les frontières européennes n'étaient plus à la dimension des performances élevées des appareils à réaction.

On peut espérer que la ratification par les Etats membres de cette convention, dont la signature remontait au 12 décembre 1960, permettra à Eurocontrol de fonctionner normalement, dès le début de 1963.

Assurer le contrôle de l'espace aérien aux altitudes où évoluent les appareils à réaction, c'est-à-dire au-dessus de 7.000 mètres, en créant des régions de contrôle plus vastes que les régions de contrôle actuelles dont les dimensions sont de l'ordre de celles de la France, promouvoir une politique commune à l'échelon européen en ce qui concerne les équipements techniques, telles sont les missions principales d'Eurocontrol.

Cet organisme sera alimenté par des contributions réparties entre les Etats participants, proportionnellement à leurs produits nationaux bruts. Ceci conduit actuellement au partage suivant : Royaume-Uni 33 p. 100 ; France 28 p. 100 ; Allemagne 27 p. 100 ; Belgique 6 p. 100 ; Pays-Bas 5 p. 100 ; Luxembourg moins d'un pour cent.

La participation de la France pour l'année 1963 avoisinera 6 millions de francs. Une partie seulement des crédits nécessaires a été prévue dans ce projet de loi de finances (au budget des affaires étrangères). Les crédits complémentaires figureront dans un collectif qui interviendra dans le courant de 1963.

Votre rapporteur ne peut que se féliciter de voir enfin réalisé un projet ancien déjà de quatre années, et auquel notre pays s'est particulièrement attaché.

Il voudrait cependant exprimer le souhait que des adhésions nouvelles viennent fortifier le rôle qu'entend jouer Eurocontrol. Il est indispensable que l'Italie, l'Espagne, la Suisse, l'Irlande, la Suède participent à cette action en commun qui, sans cela, ne répondrait pas à l'objectif qui était véritablement le sien lorsqu'elle fut entreprise.

B. — La coordination entre les compagnies européennes Air-Union.

La prochaine mise sur pied d'Eurocontrol rend plus sensible la lenteur avec laquelle a été discuté le projet relatif à Air-Union, projet tendant à mettre en commun, sur le plan commercial, l'activité des compagnies aériennes de l'Allemagne, de la Belgique, de la France et de l'Italie.

La décision prise récemment par le Gouvernement français d'approuver, dans ses dispositions essentielles, le projet conçu et élaboré conjointement par les compagnies et les administrations respectives, laisse cependant espérer une proche relance des négociations diplomatiques et la signature, par les quatre gouvernements, d'une convention internationale qui sera finalement soumise à la ratification des Parlements.

Il convient de rappeler brièvement en quoi consiste l'accord que représente Air-Union, accord qui va au-delà des arrangements classiques, tels que les pools, sans pour autant aboutir à une fusion qui éliminerait la personnalité des compagnies.

Les pools, largement pratiqués dans le transport aérien, permettent d'équilibrer sur le seul plan des recettes, et souvent très momentanément, l'exploitation de deux partenaires entre leur pays respectif. Ils se sont révélés dans certains cas particulièrement utiles et l'exemple de la ligne Paris-Londres doit être cité à cet égard. Ils sont toutefois insuffisants pour résoudre, de manière durable, les problèmes complexes que comporte l'exploitation diversifiée d'un vaste réseau international.

Le projet d'Air-Union vise essentiellement à établir l'exploitation commune des trafics internationaux des pays membres, exception faite de certains trafics réservés — tels que le trafic africain et malgache pour la France — sur la base d'un programme et d'une politique commerciale unifiée. Ce programme sera exécuté par chaque compagnie, conformément à des règles de partage fixées une fois pour toutes. Partant des situations actuelles, ces règles doivent aboutir progressivement à l'application de quotas définitifs (compagnies françaises : 34 p. 100 ; Lufthansa : 30 p. 100 ; Alitalia : 26 p. 100 ; Sabena : 10 p. 100).

Cet accord, par contre, ne concerne en rien la politique des équipements qui reste propre à chacune des compagnies.

Quel est l'intérêt d'une telle formule ?

Il est d'abord de permettre une meilleure utilisation d'appareils dont le prix est extrêmement élevé : un Boeing 707 vaut plus de 30 millions de francs et le prix avancé pour un appareil super-sonique approche de 100 millions de francs.

Il est ensuite de permettre d'économiser certaines dépenses dans la mesure où les diverses compagnies européennes seront représentées par un seul réseau commercial.

En même temps, il sera mis fin à une concurrence excessive entre ces compagnies dont le seul résultat était de provoquer, sur certaines lignes, des pertes de recettes que ne compensaient pas des gains sur d'autres lignes.

De ce fait, le poids dans les négociations internationales des compagnies européennes devrait être accru. Celles-ci pourront présenter un front commun et conclure des accords avec les compagnies des autres continents.

Enfin, cet accord consacrerait la position favorable d'Air France qui, par ses efforts persévérants au cours des dernières années, est parvenue à se placer sensiblement en tête des quatre compagnies intéressées.

Mais cette nouvelle organisation ne doit pas faire perdre aux compagnies aériennes leur caractère national, et leur indépendance doit être garantie vis-à-vis de toute décision qui outrepasserait le domaine que s'est assigné à l'origine Air-Union.

A cet égard, les précisions les plus importantes devront être approuvées à l'unanimité d'un comité chargé de la tutelle d'Air-Union et groupant les représentants des quatre gouvernements intéressés, tandis que les négociations des droits aériens resteront, en toute hypothèse, soumises aux procédures bilatérales classiques.

Au moment où le transport aérien, par la force des choses, dépasse de plus en plus les limites des nations, une telle forme d'union sera de nature à sauvegarder les intérêts de chaque compagnie tout en permettant au transport aérien de se développer dans des conditions plus rationnelles que par le passé.

C. — Organisation de l'infrastructure aérienne dans le cadre de l'Afrique noire et de Madagascar : l'A.S.E.C.N.A.

L'A.S.E.C.N.A. est entrée dans sa troisième année de fonctionnement. Elle continue d'assurer en Afrique et à Madagascar la mission qui lui a été dévolue par la Convention de Saint-Louis et par les contrats particuliers conclus avec les Etats membres pour l'exécution des tâches que la convention leur donnait la faculté de confier à l'agence.

De ce fait, l'agence se trouve investie dans un cadre désormais unifié des missions qui étaient antérieurement à sa création remplis par les directions d'aéronautique civile, de l'infrastructure aéronautique et de météorologie existant à Dakar, Brazzaville et Tananarive.

Pour mener à bien cette tâche, elle a continué à utiliser les services des personnels d'encadrement mis à sa disposition par le secrétariat général à l'aviation civile, l'africanisation des cadres ne permettant qu'une relève partielle des personnels européens d'encadrement.

Dans un souci d'économie et de maintien des efforts de normalisation des matériels poursuivis jusqu'à sa création, l'Agence a continué de recourir à l'aide des services de l'aviation civile (navigation aérienne et météorologie nationale) qui passent les marchés de matériel intéressant la métropole et l'outre-mer.

Dans le domaine de l'équipement, l'Agence a pu poursuivre en 1962, grâce à la subvention inscrite au chapitre 68-90 du budget de l'aviation civile, la réalisation du programme d'équipement des routes aériennes en Afrique et dans l'océan Indien, et des aéroports pour les rendre accessibles aux quadricycleurs : allongement des pistes de Libreville (qui pourra servir de dégagement à l'aérodrome de Douala), Tananarive et Majunga, cette dernière servant de dégagement pour Tananarive.

Equipement en ILS des aéroports de Dakar, Abidjan, Brazzaville ; ouverture des centres d'émission à longue distance de Rufisque, Gredia (Tchad), Antanetibe (Madagascar) ; mise en service de nouvelles liaisons par radio-télétypes.

Il est à noter enfin que l'A. S. E. C. N. A. reste chargée d'assurer le fonctionnement des services de sécurité aérienne au Mali, sans toutefois que la participation de fait de la République du Mali aux activités de l'Agence ait fait jusqu'à maintenant l'objet d'une régularisation juridique. Il n'en demeure pas moins que cet Etat continue d'apporter sa contribution financière aux dépenses de sécurité aérienne exposées sur son territoire. Il vient même d'accepter d'augmenter sa participation aux dépenses supplémentaires entraînées par la reprise par l'Agence de l'exploitation des installations militaires de Bamako, Gao et Tessalit.

FINANCEMENT DES DEPENSES DE L'AGENCE

I. — Fonctionnement.

L'A. S. E. C. N. A. a poursuivi, parallèlement à l'africanisation de ses cadres, la politique d'africanisation des ressources qui a toujours été la sienne depuis l'origine.

Cette volonté d'africaniser les ressources de l'Agence s'est traduite sur deux plans :

- en premier lieu, par l'augmentation des contributions demandées aux Etats africains et malgache :
 - augmentation forfaitaire de 15 p. 100 par an des participations relatives aux dépenses de l'article 2 en 1961 et 1962 ;
 - augmentation globale portée à 34,5 p. 100 en 1963 par rapport à 1962 ;
 - augmentation en 1962 des participations relatives aux dépenses des contrats particuliers conclus au titre de l'article 10, en sorte que la République française supporte désormais une charge inférieure au minimum de 50 p. 100 du déficit dont elle devait assurer la couverture en vertu de l'article 19, 2^e du cahier des charges annexé à la convention ;
- en second lieu, par la création de ressources nouvelles :
 - généralisation de la perception des redevances d'atterrissage ;
 - institution des redevances de survol ;
 - taxation des messages des compagnies aériennes.

Cette progression du financement africain est mise en évidence par le tableau ci-après, qui ne comprend pas les dépenses exposées au Mali, mais fait ressortir par contre les dépenses entièrement financées par les Etats africains et malgache pour les activités relevant des contrats particuliers passés au titre de l'article 12 de la convention, qui couvrent notamment l'entretien des pistes désormais entièrement à la charge des Etats.

DÉSIGNATION	TOTAL des dépenses.	SUBVENTION FRANÇAISE		FINANCEMENT AFRICAIN			
		Montant	Pourcentage.	Subvention des Etats.	Redevances aériennes.	Total.	Pourcentage.
1961 (1) :							
Article 2.....	52.514.921	44.436.439	84,7	4.614.614	3.463.868	8.078.482	15,3
Article 10.....	14.452.033	8.718.130	46,4	7.381.171	352.732	7.733.903	53,6
Article 12.....	11.099.588	»	»	4.975.960	6.123.628	11.099.588	100
Total	78.066.542	51.154.569	65,5	16.971.745	9.940.228	26.911.973	34,5
1962 (2) :							
Article 2.....	60.199.915	45.462.347	75,5	5.787.568	8.950.000	14.737.568	24,5
Article 10.....	16.999.658	6.939.000	40,8	9.525.746	534.912	10.060.658	59,2
Article 12.....	12.003.301	»	»	5.048.857	6.954.444	12.003.301	100
Total	89.202.874	52.401.347	58,75	20.362.171	16.439.356	36.801.527	41,25
1963 (3) :							
Article 2.....	63.324.108	43.462.347	68,6	7.787.568	12.074.192	19.861.760	31,4

(1) Résultats provisoires de l'exercice.

(2) Evaluation en ce qui concerne les redevances.

(3) Les états de prévisions des articles 10 et 12 n'ont pas encore été arrêtés pour l'exercice 1963.

Ce tableau appelle les commentaires suivants :

Dépenses relatives à l'article 2 :

— l'augmentation de 1962 par rapport à 1961 résulte en grande partie de l'adhésion du Cameroun à l'A. S. E. C. N. A., dont l'incidence financière s'est manifestée en année pleine pour la première fois en 1962 ;

— l'augmentation des dépenses prévues pour l'exercice 1963 est la conséquence du développement normal des activités de l'Agence. Néanmoins, la contribution demandée à la République française est en diminution de 2 millions de francs. Cette diminution est traduite dans l'article 1^{er} du chapitre 41-91.

Dépenses relatives à l'article 10 :

— une diminution de la subvention française égale à 600.000 francs portera d'autre part, sur l'article 2 du chapitre 41-91 ; elle sera compensée par un effort accru demandé aux Etats africains et malgache.

Au total, pour 1963, la subvention de la France à l'Agence sera réduite de 2.600.000 francs, soit 2 millions de francs, au titre des services visés à l'article 2 et 600.000 francs pour les services visés à l'article 10. Ainsi, la participation française diminuera alors que le volume général des dépenses de l'Agence augmentera par suite du développement de ses activités.

Une augmentation de 788.000 francs a dû, en revanche, être inscrite au chapitre 41-91, elle correspond à la participation de la France aux dépenses des installations dont l'exploitation a été reprise à l'armée de l'air au Mali (Barnako-Gao-Tessalit). Un crédit d'égal montant a d'ailleurs été ouvert sur 1962 par la loi de finances rectificative du 31 juillet 1962.

Ainsi la participation nette de la France aux dépenses de l'A. S. E. C. N. A. (Mali compris) est ramenée de 54.590.918 francs (y compris le crédit supplémentaire ouvert par la loi de finances rectificative) à 51.990.918 francs.

II. — Equipement.

La dotation qu'il est proposé d'inscrire au chapitre 68-90 soit 25 millions de francs, ne résulte pas d'un programme arrêté « ne varietur » par l'A. S. E. C. N. A.

En effet, l'agence a, en ce qui concerne les investissements aéronautiques un rôle de conseiller technique et le programme qu'elle juge opportun doit recevoir l'accord des Etats sur le territoire desquels il sera exécuté. Aussi différentes options entre les opérations les plus importantes sont possibles, en fonction de l'ordre d'urgence que les Etats adhérents à l'A. S. E. C. N. A. devront établir d'un commun accord.

Le crédit inscrit au chapitre 68-90 a été fixé en tenant compte qu'un programme proche de 30 millions de francs par an pendant trois ans était apparu nécessaire à partir de 1962 pour compléter les investissements aéronautiques réalisés par la France avant l'accession à l'indépendance des Etats d'Afrique et de Madagascar. On peut prévoir que sur le programme de 25 millions de francs prévu au budget de 1963 les deux tiers seront affectés aux travaux de génie civil (allongement, réfection des pistes, bâtiments) et de balisage et un tiers aux travaux radioélectriques et l'achat des matériels techniques.

**

L'africanisation progressive des recettes de l'A. S. E. C. N. A., l'augmentation régulière de son budget sont la preuve de l'intérêt apporté par les Etats d'Afrique noire à cette formule de coopération. Une autre preuve de cette importance est donnée dans la demande faite par ces Etats de transférer le siège social de l'agence à Dakar.

La vitalité de l'A. S. E. C. N. A. est d'ailleurs liée à l'essor du transport aérien en Afrique. Or, celui-ci, qui joue une rôle absolument essentiel dans le développement économique des jeunes Etats, connaît depuis 1960 une progression remarquable, de l'ordre de 20 p. 100 par an.

D. — L'organisation des transports aériens dans le cadre de l'Afrique noire : Air Afrique.

L'accession des pays africains d'expression française à l'indépendance a été suivie de la constitution de la Société Air Afrique, commune à onze d'entre eux (Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Haute-Volta, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad) et qui a été instituée le 28 mars 1961 avec l'aide des compagnies Air-France, U. A. T. et T. A. I.

Le marché France — pays africains de langue française (Guinée, Mali et Togo exclus) — est donc maintenant exploité d'une part par le bloc français dont la coexistence est toujours étroitement réglementée par les pouvoirs publics, d'autre part par la nouvelle Société Air Afrique qui, au fur et à mesure des mois, voit s'augmenter l'importance de son réseau dans le cadre des accords aériens conclus par les Etats membres ou des autorisations provisoires d'exploitation qui lui sont accordées.

On remarquera sur ce point que le potentiel de droits dont peut bénéficier Air Afrique s'est très nettement accru en 1962, les Etats membres de cette société ayant conclu de nombreux accords aériens tant avec des pays tiers (Argentine, Allemagne, Israël) qu'avec la France (Côte d'Ivoire, Niger, Haute-Volta, Congo-Brazzaville).

Air Afrique exploite actuellement sous ses couleurs, au moyen d'appareils mis à sa disposition par les compagnies françaises (via la S.O.D.E.T.R.A.F., Société d'affrètement constituée à cet effet) le réseau des lignes intra-africaines antérieurement exploité par ces compagnies ainsi qu'aux termes d'un programme établi d'un commun accord avec Air-France et l'U. A. T., certaines lignes longs-courriers en provenance ou à destination du territoire français.

L'entrée en service d'Air-Afrique date pratiquement du début de 1962.

Le réseau intérieur africain est exploité en D.C. 6 et Super Star.

La desserte du territoire français est assurée :

- en D.C.-6 : lignes Dakar—Port-Etienne—Bordeaux—Paris (1/7) ; Brazzaville—Bangui—Fort-Lamy—Nice—Paris (1/7) ;
- en Super Star : Abidjan—Lomé—Cotonou—Nice—Paris (1/7) ;
- en Boeing : Abidjan—Dakar—Marseille—Paris (1/7) ;
- en D.C.-8 : Brazzaville—Douala—Marseille—Paris (1/7).

On peut penser qu'en 1963 Air-Afrique s'efforcera de recueillir l'adhésion de nouveaux Etats membres, d'accroître son pourcentage d'offre de capacité sur les lignes reliant la France à l'Afrique noire, et d'accroître son parc aérien, en achetant, en particulier, des quadricoptères.

En ce qui concerne Madagascar, il convient de noter la prochaine signature de l'accord aérien franco-malgache et l'apparition de Madair (Air Madagascar) sur l'axe Tananarive-Paris (1/7 en D.C.-6).

Air-Afrique a encore besoin, pendant un certain temps, de l'assistance technique d'une entreprise de transport aérien, avant de pouvoir voler de ses propres ailes.

Cette assistance technique peut et doit, sur le plan français, lui être apportée par la compagnie nationale Air-France et par le groupe U. A. T.-T. A. I. Elle sera le complément de l'exploitation de la part française du transport aérien entre la France et l'Afrique.

Là aussi le problème que pose la répartition des missions entre les deux grands transporteurs aériens français que sont Air-France et U. A. T. devra être examiné et résolu dans le souci de respecter l'équilibre d'exploitation de chacune de ces entreprises et l'équilibre de l'économie du transport aérien national et franco-africain.

Dans le cas de Madagascar, ces problèmes semblent d'ailleurs avoir été résolus d'un façon satisfaisante dont témoigne l'existence de la société Air-Madagascar au sein de laquelle sont associés les transporteurs français en présence : Air-France et T. A. I.

E. — L'organisation de la sécurité aéronautique en Algérie et au Sahara : L'O. G. S. A.

L'Organisation de gestion et de sécurité aéronautiques de l'Algérie et du Sahara (O.G.S.A.) a été créée par le décret n° 62-204 du 21 février 1962. Les conditions d'administration et de fonctionnement de l'Organisation ont fait l'objet du décret n° 62-205 du 23 février 1962, auquel est annexé un cahier des charges qui définit ses droits et obligations.

L'O.G.S.A. est un établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière qui a pour mission :

- en matière de sécurité de la navigation aérienne de construire, d'équiper, d'entretenir et d'exploiter toutes les installations de navigation aérienne et de météorologie concourant à la sécurité ;

- en matière de gestion d'installations aéronautiques, de construire, équiper, entretenir et gérer les installations aéroportuaires dont l'exploitation commerciale n'a pas été concédée ;

- d'assurer la formation des personnels des Etats où s'exerce sa mission

L'organisation est administrée par un conseil d'administration de douze membres assisté d'un directeur général : six membres du conseil d'administration représentant l'Etat, six l'Algérie et le Sahara.

Pour adapter l'O.G.S.A. à la situation juridique actuelle de l'Algérie, des dispositions ont été incluses dans le protocole conclu le 24 septembre 1962 entre le Gouvernement français et l'Exécutif provisoire de l'Etat algérien sur la coopération technique dans le domaine des travaux publics et des transports. Les deux Gouvernements confirment les textes institutifs de l'O.G.S.A. et conviennent que des aménagements à ces textes pourront être négociés ultérieurement pour tenir compte de la création de l'Etat algérien et d'une direction de l'aviation civile en Algérie instituée par l'Exécutif provisoire.

L'O.G.S.A. a commencé de fonctionner le 1^{er} juillet 1962, le personnel des anciens services français de l'aviation civile en Algérie et au Sahara ayant été mis à sa disposition à cette date.

Malgré les difficultés résultant de la situation en Algérie au cours des trois derniers mois, la continuité du fonctionnement des services de l'aviation civile a été assurée sans défaillance, ce qui permet d'augurer favorablement l'avenir de l'organisation.

La dotation inscrite au chapitre 41-92 au titre de la contribution de la France au fonctionnement de l'O.G.S.A. pour 1963, soit 30.950.239 F, comprend :

a) les crédits qui étaient inscrits au budget de l'Etat (Aviation civile, affaires algériennes, Sahara) pour le fonctionnement des services de l'aviation civile, suivant la ventilation ci-dessous (en francs) :

	Personnel	Matériel
Budget de l'aviation civile	10.329.870	6.496.552
Budget des affaires algériennes	1.646.775	1.790.042
Budget du Sahara (O.C.R.S.)	2.877.000	2.810.000
	14.853.645	11 096.594
Total	25.950.239	

b) Un complément de 5 millions de francs a été inscrit pour tenir compte des dépenses nouvelles résultant du statut particulier de l'O.G.S.A. Le poste le plus important de ces dépenses est constitué par l'application d'un régime de rémunération qui relèvera sensiblement les traitements actuels. Le statut du personnel de l'O.G.S.A. et la « grille » des rémunérations étant actuellement à l'étude, il est impossible d'indiquer avec précision leur incidence, mais dans une première approximation on peut l'évaluer à 3.500.000 F.

Le complément de dépenses est constitué par les divers frais de gestion entraînés par le statut applicable à l'organisation (taxes et impôts, assurances, organisation d'une agence comptable, première dotation aux provisions) et par les dépenses de fonctionnement de l'école professionnelle qui sera chargée de former des agents algériens du niveau d'agent technique de la navigation aérienne et de la météorologie.

Votre rapporteur rappelle qu'aucune dépense d'équipement n'est financée au titre de la subvention du chapitre 41-92. Le financement des travaux d'équipement n'est pas encore défini mais sera vraisemblablement à la charge de l'Algérie ou de la Caisse d'équipement de l'Algérie.

VIII. — LE TRANSPORT AÉRIEN MONDIAL

Nous indiquons, l'an dernier, qu'un proche avenir permettrait la mise en service d'avions commerciaux reliant Paris à New-York en 3 heures, appareils supersoniques transportant, à 2.800 kilomètres-heure, de 150 à 200 personnes.

En ce domaine, l'année 1962 a marqué une étape importante ; l'accord franco-britannique concernant le supersonique prévoit, en effet, la réalisation du prototype en 1966 et l'utilisation commerciale de cet appareil en 1970.

Ce sont ces perspectives qui doivent déterminer la politique et l'évolution du transport aérien mondial, si celui-ci veut conserver la possibilité de poursuivre sa mission, dans le maintien en tous secteurs d'un équilibre souvent incertain, notamment sur le plan financier.

Les regroupements, actuellement entrepris, se doivent d'être généralisés sur le plan national, européen, voire mondial.

L'augmentation des places offertes, la rapidité des liaisons, leur densité, leur fréquence vont poser des problèmes insolubles, en dehors d'une concentration des entreprises de transport aérien, et ceci quels que soient leur forme actuelle d'exploitation et leur volume.

Aux efforts consentis en faveur de la flotte nécessaire, aux frais de commercialisation extrêmement lourds, s'ajouteront les

charges d'une infrastructure moderne apportant souplesse et sécurité. Tout cela, il convient de le rappeler avec insistance, sera obligatoirement demain à l'échelle de l'Europe, puis rapidement à l'échelle du monde.

Sécurité, rapidité et souplesse d'utilisation, d'une part, équilibre des méthodes de commercialisation et d'exploitation, d'autre part, demeurent les préoccupations dominantes et les objectifs des responsables du transport aérien.

Aux aspects financiers et techniques des problèmes d'une telle entreprise, s'ajoute le caractère politique de sa structure et de sa mission. Ses chances seront dans une organisation adaptée à l'importance des objectifs poursuivis, dans la mise en commun de tous les moyens propres à assurer l'harmonie et l'équilibre d'un transport qui constitue le véhicule le plus apte à supprimer les distances et à travailler au rapprochement des hommes et à celui, si souhaitable, des sentiments et de la pensée.

Comment, alors, ne pas espérer connaître bien vite l'ère et la réussite du supersonique ?

Examen en commission.

Au cours de sa réunion du 5 janvier 1963 votre commission des finances a examiné le budget de l'aviation civile.

M. Bas s'est préoccupé des conditions dans lesquelles serait assuré, à l'avenir, le transport aérien dans les territoires africains et des incidences que la formule adoptée pourrait avoir sur la structure des compagnies aériennes T. A. I. et U. A. T.

Les conditions dans lesquelles sont allouées les subventions pour l'aménagement d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien, ont fait l'objet d'une remarque de M. Bisson, qui a déploré la modicité de ces subventions et la lenteur avec laquelle elles étaient accordées.

La situation actuelle et les perspectives de développement de la compagnie Air Inter ont, enfin, fait l'objet d'un échange de vues auquel ont participé plusieurs membres de votre commission.

M. Alduy a estimé que l'organisation correcte du transport aérien métropolitain supposait tout d'abord une large publicité autour des possibilités de desserte offertes par Air Inter, la mise en service d'appareils convenant, par leurs capacités, à l'importance du trafic assuré et enfin, une adaptation des programmes de vol aux besoins de la clientèle. Ces trois points doivent faire l'objet d'un effort tout particulier de la part de la compagnie.

M. Duhamel a évoqué, pour sa part, l'intérêt que représente, sur le plan international, l'existence d'un réseau intérieur dense. L'absence jusqu'à présent de desserte intérieure a éloigné de nos marchés certains industriels étrangers, qui pouvaient trouver dans d'autres pays des facilités de transport inexistantes en France.

M. Charret a insisté sur le rôle essentiel que doit jouer l'aérodrome de Lyon-Bron dans le cadre de cette desserte intérieure et souhaité qu'un effort soit fait à ce propos.

Enfin, M. Spénale a rappelé que, dans de nombreux pays, l'essor des lignes aéronautiques intérieures avait été rapide et facilité par l'utilisation d'un matériel mieux adapté que certains appareils classiques aux besoins du trafic intérieur. Il a souligné l'avantage entraîné par la suppression de toute formalité inutile au moment de l'embarquement.

* *

Sous réserve des observations présentées par votre rapporteur et des remarques qui précèdent, votre commission des finances vous propose d'adopter le projet de budget de l'aviation civile.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 57

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Duprier, député.

TOME II

XV. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Mesdames, messieurs, du fait du calendrier de l'Assemblée nationale, c'est un délai particulièrement court qui a été imparti à votre commission de la production et des échanges pour examiner les différents chapitres du budget de l'aviation civile et commerciale, ainsi que pour émettre son avis.

Dans ces conditions, il ne sera considéré ici que les principes essentiels en faisant toutes réserves sur les divergences éventuelles qui pourraient ultérieurement être relevées entre le présent budget et les conclusions auxquelles votre commission est susceptible de parvenir, l'an prochain, au terme de sa première année de travail.

**

Le projet de budget pour l'aviation civile pour 1963 s'élève, en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à un montant de 423.379.268 francs, en augmentation de 34.617.471 francs sur le budget de 1962. Les dépenses en capital se montent à 312 millions 850.000 francs contre 283.964.000 francs en 1962.

Cette augmentation de crédits, bien qu'importante, est encore insuffisante si on la compare aux efforts des pays étrangers.

Il faut donc examiner la conjoncture générale de l'aviation civile dans le monde et rechercher les raisons qui ont amené, un peu partout, les administrations et les gouvernements à accroître les budgets consacrés à ce secteur d'activité.

Parmi ces raisons, nous ne pouvons pas manquer d'indiquer, au premier chef, l'intervention depuis quatre ans d'un nouveau mode de propulsion des aéronefs, actuellement largement généralisé. Comme celles de toutes les grandes nations du monde, notre aviation civile achève de passer de l'ère des moteurs à hélices à celle des réacteurs et cette transformation technique fondamentale ne manque pas de peser lourdement dans le budget qui vous est présenté.

Il n'est pas mauvais de souligner ici en passant que cette transformation a, en outre, posé de nombreux problèmes au personnel technique, qu'il soit navigant ou non, du fait des nouvelles conditions d'exploitation. Nous espérons que ses recommandations, en particulier celles qui touchent à la sécurité, seront examinées par le Gouvernement avec une complète objectivité et une compréhension d'autant plus grande qu'elles se révéleront justifiées, ceci, en outre, afin d'éviter dans l'avenir des conflits infiniment préjudiciables à l'économie des transports et au prestige de notre pays.

Le second élément, dont il convient de tenir compte pour apprécier l'accroissement du budget consacré à l'aviation civile, est constitué par le développement régulier de son importance en volume et l'augmentation du nombre des passagers transportés. Nous citerons seulement, à titre d'illustration, le fait qu'en 1950 les passagers voyageant en avion représentaient 31 p. 100 du volume total des voyageurs transatlantiques, en 1957 ils en représentaient les 50 p. 100 et en 1962 les lignes aériennes ont transporté sur l'Atlantique trois fois plus de clients que les compagnies maritimes.

L'augmentation du trafic de nos aérodromes a été multipliée plus de huit fois entre le 1^{er} janvier 1947 et le 31 décembre

1961 et pour faire face à ce considérable développement, peu de moyens ont été mis à la disposition de l'administration responsable.

En effet, l'ensemble du personnel de l'aviation civile, par exemple, est passé entre ces deux dates de 10.010 personnes à 10.305 seulement. Sans vouloir, bien entendu, prétendre à un parallélisme de développement linéaire entre l'activité aérienne et le personnel de l'administration, on ne peut pas ne pas être frappé par la comparaison de ces chiffres.

Si nos renseignements sont exacts, le budget de l'aviation civile a été classé « budget en expansion » pour l'année 1958 et ce n'a plus été depuis cette date. Certes, il est trop tard de le faire pour le présent budget, dont les lignes essentielles ont été arrêtées, mais, d'ores et déjà, nous voudrions souligner la gravité de cet état de choses et, puisque nous sommes proches du moment où se décideront en conseil des ministres les structures du budget 1964, nous considérons qu'il convient d'attirer l'attention du Gouvernement sur ce point.

EXAMENS DES CHAPITRES

I. — Dépenses ordinaires.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

Les principales majorations de ce titre III ont trait essentiellement à l'amélioration des rémunérations de la fonction publique, ainsi qu'à des modifications d'effectifs dues à la réorganisation des services.

La troisième partie de ce budget comprend les charges sociales des personnels en activité et en retraite et ne présente qu'une légère augmentation due à l'augmentation même des charges sociales des personnels, soit au total : 18.262.435 F.

La quatrième partie, qui comprend les frais de matériel et de fonctionnement des services, est en augmentation de 2.312.382 F et s'élève à 80.720.607 F, différence insignifiante par rapport au budget de l'an dernier.

Parmi les mesures nouvelles, chapitre 34-22, on peut noter l'ajustement aux besoins réels des frais de fonctionnement des installations de la navigation aérienne : mise en service de 12 radiophares omnidirectionnels ; mise en service des radars de surveillance à Marseille et à Toulouse.

A l'article 34-23, un crédit supplémentaire de 1 million de francs a été inscrit pour les dépenses de sauvetage en mer et à terre.

L'augmentation de 10.000 à 100.000 F du crédit pour les frais d'enquête à la suite d'accidents aériens vise la poursuite, en 1963, de dépenses exceptionnellement importantes encourues du fait des catastrophes successives survenues en 1962.

On peut se féliciter de l'augmentation sensible des crédits affectés au chapitre 34-81 à la formation en vol du personnel navigant nécessaire au transport aérien commercial, dont les crédits s'augmentent de 2.600.000 F, passant de 11.595.746 F à 14.195.746 F.

La cinquième partie, qui vise les crédits pour les travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes, est en nette diminution, soit 1.214.000 F. La majeure partie de cette diminution de crédits provient de la création de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautiques de l'Algérie et du Sahara, mesure qui a des incidences sur vingt-deux chapitres des première, troisième, quatrième et cinquième parties, qui se monte à 16.826.22 F, et dont l'imputation passe au titre IV (Interventions publiques), chapitre 41-92 nouveau.

La septième partie, sans changements, n'appelle aucune observation.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

Première partie. — Interventions politiques et administratives.

Au chapitre 41-91, on peut noter une diminution de 2.600.000 F de la contribution de la République au fonctionnement de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, du fait de l'autofinancement croissant de cet organisme.

Au chapitre 41-92 nouveau, la contribution de la France au fonctionnement de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautiques de l'Algérie et du Sahara s'élève à 30.950.239 F. Ce crédit reprend, en fait, des charges de dépenses qui étaient antérieurement imputées au titre III du présent budget, du budget du Sahara et du budget des affaires algériennes, pour 25.950.239 F.

Troisième partie. — Action éducative et culturelle.

Rien à signaler pour le chapitre 43-91.

Quatrième partie. — Action économique. — Encouragement et intervention.

Au chapitre 44-91, on peut noter une très nette diminution des crédits visant les dégrèvements des carburants utilisés par l'aviation civile, économie de 5 millions de francs, rendue possible par suite du remplacement sur les lignes aériennes intérieures des avions classiques par des appareils à turbo-propulseurs utilisant du kérosène.

Cinquième partie. — Subventions aux entreprises d'intérêt national (chapitre 45-61).

L'AÉROPORT DE PARIS

L'Aéroport de Paris, entreprise nationale sous la forme d'un établissement public, doté de l'autonomie financière, a une gestion indépendante des compagnies aériennes.

Le domaine de l'Aéroport de Paris comprend :

Deux aéroports principaux, essentiellement réservés à l'aviation marchande : Orly, point d'aboutissement des grandes lignes internationales, et le Bourget, terminus des lignes européennes et d'un réseau desservant l'Afrique.

Un aéroport international de tourisme comprenant les deux pistes de Toussus-le-Noble et de Guyancourt.

Deux aérodromes d'entraînement des équipages : Cormeille-en-Vexin et Coulommiers.

Huit aérodromes de tourisme et d'aviation légère : Saint-Cyr, Chavenay, Persan-Beaumont, Mitry-Mory, Meaux, Chelles, Lognes, Creil (zone civile).

Placé sous la tutelle du ministre des travaux publics et des transports, l'aéroport de Paris est également contrôlé par le ministre des finances. Il est géré par un conseil d'administration comprenant 24 membres, dont 12 représentant les intérêts de l'Etat, 5 ceux des collectivités (conseil général de la Seine, conseil municipal de Paris, chambres de commerce, conseil général de Seine-et-Oise), 3 membres représentant le personnel et 4 autres membres désignés en raison de leur compétence aéronautique. Le président et le directeur général sont nommés par décret en conseil des ministres.

L'aéroport de Paris est le premier de l'Europe continentale, pour le mouvement des avions, le nombre de passagers et le trafic des marchandises. Il n'est distancé, de ce côté de l'Atlantique, que par l'aéroport de Londres. Le trafic passagers, en augmentation constante, a progressé de 13,5 p. 100 en 1961, alors que le trafic aérien mondial n'a progressé que de 6 p. 100.

Des avions de 136 compagnies et 40 pays différents sont passés à Paris en 1961 ; les trois-quarts du trafic ayant été effectués par des appareils français, américains et anglais.

Pour les passagers mutés ou descendus à Paris, les compagnies de transport aérien ont réalisé un chiffre d'affaires évalué à 1.538 millions de francs.

Voici, pour 1961, le trafic de l'aéroport de Paris :

DÉSIGNATION	ORLY	LE BOURGET
Mouvements d'avions	81.682	55.326
Passagers	3.082.523	1.045.932
Fret, en tonnes	49.486	23.549
Postes, en tonnes	15.062	11.822

Pour les dix premiers mois de l'année, l'augmentation de trafic se poursuit :

DÉSIGNATION	1962 (10 mois.)	1961 (10 mois.)	1962/1961 P. 100.
Mouvements	126.727	116.456	+ 8,8
Passagers	3.578.045	2.967.602	+ 10,9
Fret (tonnes)	66.437	59.311	+ 12
Postes (tonnes)	23.653	21.231	+ 11,4

Les onze aérodromes secondaires gérés par l'aéroport de Paris, y compris l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, ont accueilli 15.534 hélicoptères, 645.207 avions et 18.085 planeurs.

Mais c'est sur l'aéroport d'Orly que le trafic a le plus augmenté : + 14,9 p. 100 pour le trafic passagers et 16,7 p. 100 pour le fret. Cela repose encore une fois sur l'avenir la question de la desserte de l'aéroport d'Orly.

Les compagnies aériennes ont pensé simplifier le problème en fixant à Orly le rendez-vous des passagers. Bien que l'auto-route du Sud ait facilité l'accès d'Orly, il n'en reste pas moins que la moitié du parcours se fera toujours dans un Paris de plus en plus soumis aux embouteillages.

Il reste une solution que l'on ne devrait pas perdre de vue, celle de la desserte ferroviaire d'Orly ; mais les travaux demanderaient environ deux ans : aussi doit-on y penser à temps. Car, il est inutile de dépenser des milliards pour permettre de traverser l'Atlantique en trois heures si le temps ainsi gagné est reperdu par les difficultés croissantes de circulation entre l'aérodrome et le point de départ, ou d'aboutissement final, au cœur de Paris.

Le chapitre 45-61 prévoit une augmentation de 3.500.000 francs de la subvention de l'aéroport de Paris, afin de lui permettre de faire face à l'augmentation des charges d'intérêts et d'annuités supportées au titre des emprunts contractés pour ses investissements.

L'article 45-61 renouvelle la subvention de l'aéroport de Bâle—Mulhouse et supprime celle de l'aéroport de Tanger, transféré au Gouvernement marocain.

Le chapitre 45-81 renouvelle la subvention de la compagnie nationale Air France de 60 millions de francs et accorde une subvention de 2 millions de francs à la compagnie Air-Inter. Ce chapitre accorde également des subventions pour une participation de l'Etat au déficit d'exploitation des lignes aériennes desservant la Polynésie française, les Comores et la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides et les Iles Wallis.

COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

La compagnie nationale Air France qui tient à s'enorgueillir de posséder le plus long réseau du monde (323.000 kilomètres), n'a pas ralenti son effort en ce sens pendant l'année 1961. Elle a créé plusieurs nouvelles lignes : prolongation de son réseau d'Amérique du Sud jusqu'à Santiago du Chili ; dès le début de 1962, elle a ouvert les lignes New York—Houston ; Paris—Chicago direct ; Paris—Venise. En outre, elle a augmenté ses fréquences sur de nombreuses relations.

Les compagnies aériennes françaises et étrangères éprouvent actuellement de sérieuses difficultés de gestion en raison même de l'accroissement de la capacité qu'elles offrent, entre autres, sur l'Atlantique Nord, accroissement de capacité dû à la mise en service par chacune d'elles de quadrireacteurs modernes.

C'est un phénomène périodique, bien connu par les exploitants, chaque fois qu'une nouvelle classe d'appareil a été mise en service. Il est plus sensible cette fois avec l'apparition des avions à réaction long-courriers qui ont brusquement doublé la capacité de transport unitaire des avions en même temps qu'elle réduisait de moitié la durée des vols.

Dans ce contexte, les ventes de notre compagnie nationale, bien que ressentant les effets de ce suréquipement général, ont figuré honorablement en face de celles de ses concurrents, Air France transportant 3.600.000 passagers (+ 13 p. 100) et réalisant un total de 5 milliards de passagers-kilomètres (+ 19 p. 100).

Les accords d'Air-Union, en cours d'élaboration et sur lesquels le Parlement sera consulté prochainement, devraient mettre les compagnies européennes, et en particulier Air France,

dans une position concurrentielle plus favorable en face des transporteurs américains. Mais, dans un même esprit, ceux-ci viennent de fusionner, la Pan American Airways et la T. W. A. constituent ainsi la P. A. W. A., compagnie désormais la plus puissante du monde occidental et dont la présence sur l'Atlantique Nord imposera aux transporteurs européens, à la fois de fournir le meilleur service et de le faire dans des conditions d'exploitation d'une économie rigoureuse.

LA FLOTTE D'AIR FRANCE

Elle comprend actuellement :

- 19 Boeing 707/328 intercontinental, dont 1 faisant partie du programme 1963, mais livré en décembre 1962.
- 33 Caravelle S. E. 210 + 1 achetée à Air-Algérie et louée par Air France à Air Liban,
- 9 Lockheed L. 1649 Super-Starliner, dont 1 appareil sous cocon et 2 appareils affrétés à Air Afrique,
- 21 Lockheed L. 1049 Super-Constellation, dont 9 sont retirés du service et 4 sont transformés en cargos,
- 5 Lockheed L. 749 Constellation, dont 4 sont retirés du service et 1 est en cours de livraison après vente,
- 12 Bréguet BR-763 Provence,
- 27 Douglas D. C. 4,
- 32 D. C. 3.

TRAFFIC D'AIR FRANCE

DESIGNATION	1958	1960	1960	1961
Kilomètres parcourus (en millions)	10.875	20.646	91.533	100.608
Passagers transportés (en milliers)	104	297	3.188	3.593
Poste transportée (tonnes)	882	4.196	20.324	23.260
Messageries transportées (tonnes)	1.368	5.088	60.661	68.656
Passagers kilomètres (millions)	66.251	339.862	4.288.727	5.117.812
Total (milliers de tonnes-kilomètres)	8.715	40.642	509.844	622.252

Soit une augmentation de 22 p. 100 entre 1960 et 1961.

Il est utile de comparer les résultats d'exploitation d'Air France avec ceux du trafic mondial aérien en 1961. Ces résultats ont été les suivants :

DESIGNATION	TRAFFIC AERIEN mondial.		AIR FRANCE	
	1961.	Variation 1960-1961.	1961.	Variation 1960-1961.
	(En millions.)	P. 100.	(En millions.)	P. 100.
Kilomètres parcourus....	3.080	— 1	100,608	+ 9,9
Passagers transportés....	112	+ 6	3,593	+ 13
Passagers-kilomètres	118.000	+ 6	5.117,812	+ 19,3
Tonnes-kilomètres postes.	750	+ 23	28,56	+ 19
Tonnes-kilomètres messageries	2.450	+ 12	133,089	+ 33,3

Air France, préparant l'avenir, a prévu pour 1963 la livraison de quatre avions Boeing Intercontinental 707-320 B équipés de réacteurs à double flux Pratt et Whitney JT 3 D 3 W, fournissant une poussée unitaire de 8.160 kg. Sept Caravelle seront également livrées en 1963; elles seront les dernières de la série III. Les avions suivants seront de la série X.

D'autre part, la compagnie nationale Air France poursuit l'établissement de son infrastructure industrielle. Après la mise en service de l'atelier de révision des équipements de turbo-réacteurs et des nouvelles installations d'essai des équipements hydrauliques, électriques et à air comprimé, le transfert dans

un nouveau bâtiment de la division entretien des équipements de cabine marque une nouvelle étape du plan de modernisation de la zone industrielle d'Orly.

Un atelier moderne de traitement des surfaces (électrolyse) vient d'être créé et un hangar double d'une emprise de 21.000 mètres carrés est en cours de construction. Il abritera 6 Boeing « Intercontinental ».

D'autres projets sont à l'étude : ils concernent les ateliers de révision des instruments de bord et les équipements électroniques, l'extension et le regroupement des activités liées aux turbo-réacteurs et la construction d'un tunnel de lavage et de polissage des avions.

Mesurant les conséquences que peut entraîner pour l'exploitation la mise au point de l'approche automatique, ainsi que l'amélioration des équipements électroniques de bord (pilotes automatiques) et installations de radio-guidage, Air France prête une grande attention aux études qui sont actuellement faites dans ce sens à Sud-Aviation, avec, pour 1963, une aide trop mesurée venant des services officiels.

L'année 1962, qui économiquement a été catastrophique pour de nombreuses compagnies européennes et américaines, a été également mauvaise pour la compagnie nationale qui, cependant, a mieux résisté à la crise du transport aérien que certaines de ses concurrentes les plus directes. Cependant, les résultats de 1962, handicapés par surcroît par les conséquences des deux catastrophes successives du mois de juin, seront nettement plus défavorables que ceux de l'année précédente et il conviendra, en temps utile, d'en tirer les conclusions nécessaires.

AIR-INTER

Le chapitre 45-81 accorde une subvention de 2 millions de francs à la Compagnie Air-Inter.

Créée en 1954 par un groupe de banques privées, la Compagnie Air-Inter, après des débuts difficiles, compte aujourd'hui 11 actionnaires : Air France et la S. N. C. F. possèdent chacune 24,95 p. 100 du capital, ce qui avec les 4 p. 100 que possède la caisse des dépôts et consignations donne à l'Etat le contrôle de la compagnie avec 53,90 p. 100 du capital. Quatre transporteurs aériens privés se partagent 25,19 p. 100 des actions (U. T. A., T. A. I., Air-Algérie et Air-Azur). Trois banques (Banque de l'Indochine, Banque de Paris et des Pays-Bas et Banque Lazard Frères) participent pour 18,81 p. 100 ; enfin, un transporteur routier (Les Rapides de Lorraine et Côte d'Azur) détient 5,1 p. 100.

Dès 1958, quelques lignes ont fonctionné de mars à octobre, mais ces lignes, assurées avec du matériel mal approprié, amènent un tel déficit que l'expérience fut arrêtée.

Si on exclut deux tentatives de lignes saisonnières en 1959, Paris—la Baule et Paris—Dinard, la reprise effective de l'exploitation date de juin 1960. En sept mois, la compagnie a alors effectué 1.333 heures de vol et transporté 16.000 passagers, avec un coefficient de remplissage de 49 p. 100. En 1961 la Compagnie Air-Inter comptait 17 lignes et transportait près de 100.000 passagers.

Ses relations étaient assurées par des appareils qu'elle louait à Air-France et à la T. A. I., solution indéniablement coûteuse. Or, depuis la fin de 1961, la compagnie a décidé l'acquisition de Viscounts 708 à turbo-propulseurs. Cette décision n'a pas manqué d'entraîner de nouvelles modalités financières pour la compagnie. Jusqu'en janvier 1962, le déficit d'exploitation avait été couvert par des subventions des chambres de commerce et des collectivités locales intéressées par le fonctionnement d'une ligne desservant leur localité. En 1961, le déficit représentait 25 p. 100 du chiffre d'affaires, lequel fut couvert à raison de 75 p. 100 par les collectivités locales et pour 25 p. 100 par la compagnie.

Mais, en 1962, les charges nouvelles qui pèsent sur la compagnie ont nécessité l'intervention de l'Etat. Un prêt de 10 millions de francs a permis l'achat de 7 Viscounts achetés à Air-France.

Par sa collaboration avec le rail et la route, Air-Inter recherche l'ouverture de lignes de province à province, sans pour cela négliger la desserte de Paris. Son activité se développe principalement dans les régions mal desservies par les transports ferroviaires et éloignées. Dinard, Brest, Quimper, Lorient, la Baule, Nantes sont ou seront reliées à Paris, Lyon, Marseille, Lille, Nice, Toulouse.

Il est à noter d'autre part que dès le mois de mai 1963, des appareils français Super-Broussard pourraient être mis à l'essai sur Paris—Nantes—Lyon, Paris—Clermont-Ferrand et Lille—Paris.

Air-Inter peut rendre aux transports français des services importants en remplaçant les transversales, qui, tant sur le plan ferroviaire que sur le plan routier, sont délicates par suite de l'existence du Massif Central et peut permettre aux hommes d'affaires de l'Ouest de collaborer à la grande œuvre de rénovation économique française.

Il faudra cependant que la direction d'Air-Inter prenne très exactement conscience du problème financier que pose aux collectivités le soutien qu'elles apportent à son exploitation. Ce n'est pas un impôt sur leur prospérité, accrue du fait du transport aérien, qu'entendent payer municipalités et chambres de commerce. C'est une aide de démarrage destinée à pallier les premières difficultés de vente, le matériel encore mal adapté et les inévitables frais de lancement. Le but final à atteindre reste la réalisation d'un service rentable pour l'exploitant et payant pour les collectivités. Seule une étroite entente entre les deux parties permettra de l'atteindre.

Dépenses en capital.

Le programme des mesures nouvelles pour 1963 s'élève à 345 millions de francs et les crédits de paiement à 312.850.000 F en augmentation de 28.886.000 F sur ceux de 1962.

Le chapitre 53-22 prévoit des crédits de paiement d'un montant de 4.970.000 F pour l'expérimentation et les essais d'utilisation de matériel aéronautique. Ces essais comprennent, outre l'expérimentation d'avions légers et de planeurs, les essais d'atterrissage automatique de la Caravelle. Sont compris également dans ce chapitre les crédits pour les essais d'endurance du Paris-III et du Max-Holste (version pressurisée).

Le chapitre 43-24 vise les crédits de participation commerciale aux dépenses d'études et de prototypes. Ce chapitre prévoit pour la poursuite des études de modernisation de la Caravelle et du Super-Broussard et pour celles de l'avion supersonique des crédits de paiement d'un montant de 160 millions de francs.

A Sud-Aviation, on prépare deux nouvelles versions de la Caravelle, la Caravelle XA (qui a exécuté son premier vol à Toulouse le 31 août 1962) équipée de réacteurs General-Electric, et la Caravelle XB équipée de réacteurs Pratt et Whitney. Ces nouveaux modèles prennent place dans la série des 200 premiers appareils, actuellement en cours d'exécution.

L'avenir presque immédiat se révèle difficile pour la Caravelle, du fait de l'apparition sur le marché du Boeing 727 américain et du D. H. 121 britannique, l'un et l'autre plus récents et mieux adaptés à certains besoins des grandes compagnies dans la seconde période du transport aérien à réaction. Sauf en cas de nécessité absolue, il conviendra pour le Gouvernement, à qui revient en fin de compte toute décision, de ne pas handicaper inconsiderément l'argumentation commerciale et l'avenir de Sud-Aviation, en laissant les transporteurs français passer à l'étranger des commandes, parfaitement justifiées sur le plan de leur exploitation, mais dangereuses sur celui de notre industrie aéronautique.

Il conviendra même de veiller à ce que ces matériels étrangers concurrents n'apparaissent pas sous les couleurs de nos transporteurs français, quand ce serait par le biais d'affrètements ou d'accords spéciaux d'exploitation dans le cadre d'organisations internationales telles qu'Air-Union, par exemple.

L'AVION SUPERSONIQUE

Le 29 novembre dernier, la collaboration franco-britannique dans ce domaine a été concrétisée par la signature d'un protocole d'accord paraphé par MM. J. Amery, ministre de l'aviation britannique, et Geoffroy de Courcel, notre ambassadeur à Londres. Aux termes de cet accord, les deux pays s'engagent à lancer effectivement un programme d'avions de transport supersoniques (Mach 2,2) dont on escompte 2.340 km/h à l'altitude de croisière.

La mise en fabrication des pièces primaires initiales de l'appareil s'effectuera dans les premiers jours de l'année 1963 et les travaux de développement du turboréacteur « Olympus 593 » seront accélérés, afin que le délai du second semestre 1966 soit tenu pour le début des essais en vol.

L'accord prévoit le lancement de la construction de deux prototypes et de deux appareils de pré-série. Les appareils pourraient être mis en ligne en 1970 et devancer ainsi les avions plus rapides encore mais d'une technique plus compliquée que préparent Américains et Russes. Cette avance dans le temps est un facteur capital dans le succès de l'opération entreprise par l'industrie franco-britannique.

L'appareil est prévu pour transporter 100 passagers. Ses réacteurs sont logés par paires, en deux nacelles, de part et d'autre du fuselage, sous l'aile delta. Son envergure de 23,50 m et sa longueur hors tout de 51,80 m. La cabine sera pourvue de hublots. La structure et les revêtements seront en alliage d'aluminium, sauf toutefois les parties les plus exposées aux variations thermiques, pour lesquelles le titane et l'acier inoxydable seront employés. Une visière escamotable masquera le pare-brise en vol supersonique, afin de réduire la trainée aérodynamique. Cette visière s'abaissera en vol subsonique pour assurer une visibilité normale.

La version long-courrier de l'appareil traversera l'Atlantique en 3 heures et reliera Paris à Sidney en 13 heures. Des problèmes restent cependant à résoudre, entre autres celui du bruit et ceux de la navigation. Ces derniers nécessiteront d'autre part une réorganisation totale de l'infrastructure, ainsi que des équipements nouveaux.

Les constructeurs affirment que les frais directs d'exploitation rapportés au kilomètre seront plus faibles que ceux encourus avec les matériels actuels, par suite de l'augmentation considérable de la vitesse d'utilisation. La Compagnie nationale Air France et la B. O. A. C. seront associées au développement de l'appareil.

Les chaînes de fabrication des deux pays seront complémentaires, mais l'assemblage général et les essais en vol et de réception s'effectueront en double chaîne dans chaque pays.

Selon la convention, en ce qui concerne les cellules, Sud-Aviation aura 60 p. 100 de la charge de travail et la British Aircraft Corporation 40 p. 100. Par contre, pour les propulseurs, Bristol-Siddeley sera responsable de 60 p. 100 et la S. N. E. C. M. A. de 40 p. 100. L'investissement prévu pour les études, la fabrication, les essais et le développement sera de l'ordre de 1 milliard 850 millions de francs réparti entre la Grande-Bretagne et la France.

Le chapitre 53-90 d'un montant de 73 millions de francs comprend les crédits d'équipement des aéroports, de télécommunications, de la circulation aérienne et de la météorologie nationale. Les travaux prévus au budget de 1963 visent presque tous les aéroports importants de la métropole et la mise en place de nombreux radars et aides à la navigation. Cette branche de l'aéronautique devra, dans les années à venir, être complètement réaménagée pour permettre la navigation pratique des avions supersoniques. Nous pensons qu'il est bon de souligner ici que ces équipements visent, au premier chef, à assurer la sécurité de la navigation et qu'il convient que le Gouvernement en tienne compte pour la détermination des crédits afférents.

Le chapitre 56-40 n'appelle aucune observation, quant au chapitre 57-70, son importance ne peut échapper, car il vise l'avenir même de notre aéronautique : « la formation aéronautique de nos équipages ».

Les crédits visent l'allongement de la piste de Saint-Yan, ainsi que l'acquisition de matériel et d'outillage pour les centres nationaux, l'achat de 5 avions « Beechcraft » pour le centre école, ainsi qu'un équipement radio destiné à divers appareils d'entraînement.

Pour le vol à voile, une première tranche de 10 planeurs motorisés est prévue dans ce chapitre.

Le chapitre 58-90 prévoit l'équipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole ; en premier lieu, l'allongement de la piste de Fort-de-France et l'équipement radio de nombreux terrains, mesure commandée par le souci d'assurer aux usagers les conditions de sécurité les meilleures, conditions auxquelles ils ont droit et qu'un récent passé rend indiscutables.

Le chapitre 63-20 comporte le solde des sommes dues par l'Etat à la Compagnie nationale Air France pour l'achat d'appareils « Bréguet 763 ».

Au chapitre 66-70 sont prévus les crédits pour la formation aéronautique et les subventions pour l'acquisition d'appareils légers. Il convient de se souvenir lorsque l'on considère ce chapitre qu'il ne s'agit pas tant d'encourager l'activité sportive d'une certaine clientèle que de favoriser l'éveil de vocations aéronautiques de toutes sortes dans l'intérêt cumulé de l'aviation civile et militaire ; il est souhaitable que cette idée ne soit pas perdue de vue lors de l'élaboration du prochain budget.

Les opérations nouvelles sont d'un montant de 4.700.000 F répartis de la façon suivante : 3.500.000 F pour les primes d'achat pour les avions, 800.000 F pour les primes d'achat de planeurs et 400.000 F pour les primes d'achat de parachutes.

Ce chapitre permettra à nos nombreux aéro-clubs de continuer l'excellent travail de formation aéronautique et de propagande en faveur du matériel français léger, dont ils sont les ambassadeurs.

Enfin, le chapitre 68-90 comprend notre participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, dont le montant s'élève à 24 millions de francs de crédits de paiement.

**

Le budget de 1963 est un budget de transition. Comme celle des autres grands pays, notre aviation civile et commerciale est tributaire de l'évolution et du progrès constant qui sont l'apanage de ce mode de transport. Toutes les grandes compagnies de transport aérien du monde ont à faire face à une situation délicate. Les chiffres considérables du prix de leur équipement, de leur masse de salaires et de leurs frais généraux imposent pour équilibrer les opérations une rigoureuse politique technique et d'économies rationnelles.

Tous les Gouvernements ont, par ailleurs, adopté comme principe de déterminer eux-mêmes la structure du cadre dans lequel les transporteurs aériens exercent leur activité. Dans le cadre français, où un ensemble est constitué par un secteur public et un secteur privé, dont les attributions respectives sont définies sous la responsabilité du Gouvernement, le fait que des considérations touchant l'intérêt du pays interviennent complique encore les choses et justifie dans certains cas des exploitations commercialement déficitaires.

Il convient qu'un compte soit fait de ces éléments et que ne soit pas retenue à l'encontre du transporteur aérien l'obligation où il peut être mis d'entreprendre ou de maintenir certaines liaisons.

Les compagnies intéressées n'en seront que plus à l'aise pour justifier leur situation comptable et pour faire ressortir les bénéfices commerciaux qu'à l'instar de leurs concurrents elles ne pourront manquer de faire sur les itinéraires où ces derniers tirent l'essentiel de leurs ressources.

L'arrivée des avions supersoniques, dans quelques années; rend plus impératifs encore ces principes de saine gestion. Le temps qui reste à courir suffira à amortir le matériel actuellement en ligne, mais le prix et les caractéristiques d'ensemble des avions de demain risquent, si leur exploitation est mal préparée, mal calculée, de plonger une nouvelle fois les entreprises de transports aériens dans une situation critique.

L'apparition de ces matériels nouveaux nécessitera, d'autre part, une refonte sérieuse des services de la navigation aérienne et de la météorologie, ainsi que leur rééquipement technique.

La navigation aérienne devra, en outre, être unifiée sur le plan mondial, car la vitesse des futurs appareils imposera d'effectuer des opérations de guidage-contrôle dans un minimum de temps.

L'exemple du voyage Paris-Moscou qui se fera en un peu plus d'une heure illustre parfaitement ce fait. Les accords d'Eurocontrol que vous venez de voter constituent d'ailleurs un premier pas en avant vers cette coopération internationale.

Il faudra enfin, pour éviter toute récurrence dans le domaine tragique des catastrophes aériennes, refondre les organismes chargés d'assurer la sécurité, dans le but essentiel de leur donner une efficacité réelle et les doter des moyens indispensables à l'accomplissement de leur mission.

Pendant de longues années encore, le bilan général des transports aériens fera ressortir une charge pour le pays, mais, au fond, celle-ci est plus apparente que réelle, car la position actuelle de la France, dans le domaine de l'aviation civile, constitue en fin de compte un atout de premier ordre pour l'économie nationale et son expansion.

Les prévisions du Plan semblaient en avoir parfaitement réalisé l'intérêt car elles comportent 1.631 millions de francs de crédit pour les années 1962 à 1965, crédits auxquels devaient être ajoutés les prévisions du secteur non planifié, soit 140 millions de francs.

Or, une décision interministérielle dont le ministre des finances a fait état lors de la préparation du budget, a ramené ce total de 1.771 millions de francs à 1.500 millions de francs, sans que puissent être connues les conditions dans lesquelles a été prise cette décision.

Compte tenu du retard pris en 1962, les crédits d'équipement pour les deux premières années sont ainsi déjà inférieurs de 22 p. 100 aux prévisions du Plan.

Il est infiniment probable, malheureusement, que rien ne puisse plus être fait à ce sujet dans le cadre du budget de 1963, du moins semble-t-il à votre commission qu'il est urgent d'obtenir du ministre des finances la suppression, l'an prochain, du « plafond » d'investissement qu'il a fixé à 1.500 millions de francs, faute de quoi l'insuffisance des crédits d'équipement risquerait d'avoir les plus graves conséquences sur l'avenir de l'aviation civile française.

C'est donc en tenant compte, au premier chef, de cet état de choses, et sous réserve des précédentes observations d'ordre général, que votre commission de la production et des échanges vous propose de donner aujourd'hui un avis favorable à l'adoption du présent budget de l'aviation civile.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances
du mercredi 16 janvier 1963 ainsi que les rapports et avis annexés.

1^{re} séance: page 895. — 2^e séance: page 911 — 3^e séance: page 933.
Rapports et avis: page 951

PRIX : 1 F

