

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964COMPTE RENDU INTEGRAL — 33^e SEANCE2^e Séance du Jeudi 31 Octobre 1963.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1964 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6158).

Art. 17 à 34 et états B et C (suite).

Construction (suite).

MM. Schaff, Sauzedde, Trémollières, Desouches, Terré, Lolive, Bisson, Hinsberger, Salagnac, Cerneau, Prioux, Grenet, Matalon, Bayou, Brousset, François Perrin, de Poupiquet, Barbet, Grussenmeyer.

M. Jacques Maziol, ministre de la construction.

Etat B.

Titre III : MM. Denvers, de Tinguy, le ministre de la construction. Adoption de la réduction des crédits du titre III.

Titre IV. — Adoption des crédits.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption des crédits.

Art. 33 :

M. Denvers.

Amendement n° 146 de M. Denvers et sous-amendement n° 147 du Gouvernement :

MM. Denvers, Boulio, secrétaire d'Etat au budget ; Taittinger, rapporteur spécial.

Adoption du sous-amendement n° 147.

Adoption de l'amendement n° 146 complété.

Adoption de l'article 33 complété.

Art. 34 : adoption.

Art. 40 : adoption.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Dépôt de projets de loi (p. 6176).

3. — Dépôt de rapports (p. 6176).

4. — Dépôt d'avis (p. 6176).

5. — Ordre du jour (p. 6176).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1964 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1964 (n° 549, 568).

[Articles 17 à 34 (suite).]

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits du ministère de la construction et a entendu les rapporteurs.

Je rappelle les chiffres des états B et C :

CONSTRUCTION**ETAT B**

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

« Titre III. — 2.165.927 francs ;

« Titre IV. — + 1.593.235 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, 21 millions de francs ;

« Crédit de paiement, 8.250.000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 1.872.400.000 francs ;

« Crédit de paiement, 44.100.000 francs. »

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 1 heure 15 minutes ;

Commissions, 30 minutes ;

Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 1 heure 10 minutes ;

Groupe socialiste, 20 minutes ;

Groupe du centre démocratique, 20 minutes ;

Groupe communiste, 15 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique, 10 minutes ;

Groupe des républicains indépendants, 10 minutes ;

Isolés, 5 minutes.

La parole est à M. Schaff, premier orateur inscrit, pour 8 minutes.

M. Joseph Schaff. Orienter la politique de la construction, maintenir le coût des travaux à un niveau raisonnable, réformer le mode d'aide de l'Etat à l'habitat urbain et rural constituent un ensemble de problèmes auxquels vous entendez apporter, monsieur le ministre, des solutions positives.

Avant d'en analyser quelques-uns, je voudrais souligner l'intérêt qu'ont suscité vos directives tendant à réduire au minimum

les sursis à statuer jugés abusifs, à interdire la création de cimetières de voitures le long des voies de grande circulation, à faire éclater les périmètres d'agglomérations et surtout à accorder en 1964 une priorité absolue à la maison individuelle.

En redonnant à ce secteur quelque peu délaissé de la construction la place qui lui revient, non seulement vous répondez à un désir cher à tous les Français, mais vous éliminez partiellement le danger de surpeuplement par l'agrandissement des jeunes ménages qui, en tant que locataires, perdent souvent l'allocation-logement. Vous contribuez par le fait même à l'élimination de la concentration excessive et dangereuse de la population juvénile. Les nouveaux quartiers, les nouvelles agglomérations retrouveront ainsi un meilleur équilibre et leurs habitants plus d'affinités parce que plus accessibles à l'enracinement.

Grâce à cette heureuse initiative, la France pourra reconquérir une place plus honorable parmi les pays européens où la construction individuelle atteint une moyenne de 55 p. 100 tandis que dans notre pays elle ne dépasse guère 31 p. 100.

Pour y parvenir, il importe de répartir plus judicieusement les crédits entre les régions et les départements. Aucun d'entre nous ne conteste à la région parisienne ses besoins. Toutefois, le nombre de logements qui lui sont réservés constitue environ un tiers du contingent national alors que sa population représente seulement les 17 p. 100 de celle de la France, et cela se traduit par une sensible désavantage pour la province. L'économie régionale a, elle aussi, ses exigences et mérite sa juste part.

En ce qui concerne le mode de financement de l'Etat, vous envisagez une rectification de l'ensemble des systèmes actuellement en vigueur.

Le secteur social, désormais mieux structuré, devrait permettre aux familles de condition modeste d'accéder plus facilement à la propriété. Or, aux termes de dispositions réglementaires datant de mars 1958, le montant du prêt du Crédit foncier consenti pour un F 5 demeure toujours fixé à 25.500 francs. Si l'on tient compte du prix du terrain, des travaux de viabilité qui échappent au blocage des prix, des honoraires et du coût réel de la construction, il n'est plus possible aux jeunes ménages d'entreprendre l'opération.

J'entends bien que les nouvelles mesures tendent à favoriser le candidat-construteur de condition modeste par l'octroi d'un prêt individualisé au taux probable de 5 p. 100. Dans l'hypothèse où ce prêt complémentaire lui serait accordé, il conviendrait de le fixer à 15.000 francs au moins et de l'assortir d'un amortissement à long terme. En effet, la différence entre le coût réel de la construction et l'aide de l'Etat est telle que l'apport personnel du candidat doit être de 20.000 à 30.000 francs selon que l'aide s'applique ou ne s'applique pas. Si ce prêt individualisé était insuffisant, les nouvelles dispositions n'auraient qu'une portée toute relative.

Dans le domaine de la production des documents techniques, on se livre depuis quatre ans à un jeu de cache-cache au sujet de la présentation des devis à l'administration. Bien que tout le monde sache que le prix homologué pour un F. 5 est plafonné à 24.900 francs plus 10 p. 100 de tolérance, en fait, tout le monde sait qu'il existe de larges dépassements et les accepte.

Il existe dans tous les cas un faux dossier pour l'administration centrale et le Crédit foncier et un vrai dossier pour le constructeur ou le promoteur. Je vous demande de lever, dans toute la mesure du possible, cette ambiguïté.

Quelques mots maintenant sur le problème de la main-d'œuvre et sur votre circulaire du 5 octobre adressée aux directeurs départementaux et aux préfets, au sujet de la stabilisation des prix.

Indépendamment de votre décision de faciliter la reconduction des marchés et de notifier aux départements, pour le début de janvier 1964, les crédits afférents aux programmes triennaux, vous avez le plus grand intérêt à leur faire connaître à la même époque la totalité des contingents qui leur sont réservés. Cette communication est importante, car elle permet une meilleure répartition du potentiel des entreprises et, par voie de conséquence, l'obtention de prix plus intéressants.

Le déblocage échelonné des crédits de votre ministère en 1963 et le blocage prolongé des crédits de construction des autres ministères a provoqué, en ce début d'automne, un véritable étranglement et un dangereux gonflement des adjudications et appels d'offre, ce qui est une des causes du paiement de salaires surfaits et de majorations de prix.

Pour remédier au fait que la main-d'œuvre étrangère, italienne, espagnole et portugaise est davantage attirée par les pays voisins de la France, je vous suggère l'introduction en France d'ouvriers turcs, la Turquie étant un des pays où existent des disponibilités de main-d'œuvre.

Il suffit, j'imagine, de créer dans ce pays un bureau d'embauche, d'assurer les volontaires d'un contrat de travail d'un an et de moyens d'hébergement et d'attribuer aux entreprises qui les recruteront une prime de formation professionnelle dès l'instant où le chef d'entreprise consent à les envoyer pendant trois mois ou six mois, par exemple, dans un centre de formation professionnelle accélérée.

D'ailleurs, l'attribution d'une telle prime d'adaptation est déjà consentie au profit des rapatriés et admise par le code du travail.

Enfin, il serait souhaitable d'augmenter de 40 à 48 heures les cours hebdomadaires des centres de formation professionnelle accélérée et de majorer de 25 p. 100 le S. M. I. G., qui est présentement accordé aux stagiaires. D'une part, la durée des stages pourrait être ramenée de 6 mois à 5 mois, ce qui n'est certainement pas négligeable et, d'autre part, les éventuels candidats se trouveraient sérieusement encouragés par un tel système.

Avant de conclure, je vous demande de faire activer l'élaboration de plans directeurs et de détail préalables à toute possibilité d'extension des agglomérations et à la réalisation de nouveaux lotissements.

En effet, de nombreux projets communaux, pour la réalisation desquels les terrains sont disponibles, demeurent en souffrance auprès de votre administration depuis des années, du fait que les conventions entre votre administration et les architectes urbanistes ne peuvent être signées à cause de l'insuffisance des crédits.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que j'ai voulu apporter en complément de celles formulées par M. Royer au nom de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Sauzedde. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Fernand Sauzedde. Monsieur le ministre, vous annoncez partout et vous répétez que le budget de la construction pourra assurer en 1964 le financement et, par conséquent, la mise en chantier de 365.000 logements, dont 135.000 au titre des H. L. M. Je veux bien vous croire. Toutefois, rien ne laisse présager que les choses se passeront ainsi, car nul n'ignore l'importance de la hausse des coûts de la construction, hausse qui réduira d'autant le volume des travaux possibles.

D'autre part, les déclarations de M. le Premier ministre ne faisaient pas état de 365.000 logements, mais bien de 400.000, voire de 450.000 logements. Il nous paraît d'ailleurs indispensable d'atteindre rapidement ce rythme, si nous voulons faire face aux besoins du pays. Mais ce ne sont pas les dispositions financières prévues au présent budget qui le permettront.

Nous ne pouvons, en particulier, que déplorer les insuffisances et les difficultés du secteur H. L. M. Pourtant tous ici, nous sommes bien d'accord pour que la construction sociale reçoive le maximum d'encouragement de la part des pouvoirs publics.

Toute une série de textes viennent d'être publiés concernant la législation et le financement des H. L. M. Ces mesures sont loin de nous apporter les satisfactions espérées et de répondre aux vœux des responsables d'organismes H. L. M. La mise en chantier de nos programmes, particulièrement des programmes de logements sociaux, est chaque jour rendue plus difficile. D'autre part, les calomnies que l'on répand sur les administrateurs d'office d'H. L. M. ne sont pas de nature à les encourager dans leur mission difficile toute de désintéressement.

Monsieur le ministre, comme vous l'avez dit vous-même en diverses circonstances et en différents endroits, les administrateurs d'offices d'H. L. M. ne sont que des hommes de bonne volonté au service, non pas de la politique, comme certains le prétendent, mais du seul bien public.

Cela dit, nous pensons que l'effort accompli en faveur du logement doit aller en s'amplifiant. En est-il ainsi ? Nous ne le croyons pas, et nous craignons que les résultats de l'année 1963 ne soient pas ceux que vous escomptiez.

Les résultats des années précédentes — je veux dire le nombre des logements achevés — publiés dans le bulletin du ministère de la construction, s'établissent selon une courbe constamment descendante. Après l'augmentation constatée en 1959 et qui résultait, d'ailleurs, de l'exécution de programmes arrêtés par les gouvernements en exercice avant 1958, le mouvement s'est trouvé inversé en 1960. 306.000 logements ont été livrés en 1962 contre 320.000 pour l'année de référence, soit une diminution de 14.000 logements.

Cette diminution est d'autant plus importante et sensible pour ceux qui, depuis des années, espèrent pouvoir se loger, que le pourcentage attribué à ce qu'on peut appeler le secteur civil, c'est-à-dire à tous ceux qui attendaient un logement, a été fortement réduit par l'afflux important des rapatriés d'Algérie qui se sont présentés à nos organismes et à nos offices,

alors qu'aucun programme n'avait été mis en œuvre à leur intention. Je ne suis pas sûr, d'ailleurs, que de tels programmes soient tous en voie de réalisation.

Pour nous, mieux que des statistiques, ce qui compte — notre ami M. Denvers l'a souvent souligné, avec cœur et talent — c'est le nombre de logements terminés, mis à la disposition des candidats et occupés pour la première fois.

Telles sont, monsieur le ministre, nos appréhensions et nos craintes en ce qui concerne plus spécialement le secteur social de la construction.

Il faut savoir faire un choix en politique. Celle que vous préconisez réserve trop peu de moyens aux œuvres de vie. A ce train-là, ce n'est pas de sitôt, hélas ! que les mal logés et les sans logis obtiendront le toit décent qu'ils sont pourtant en droit d'espérer et que nous avons le devoir de leur procurer. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. Trémollières, pour cinq minutes. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

M. Robert Trémollières. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le problème du logement à Paris se concrétise sous la forme suivante : un jeune ménage désireux de se loger aurait le choix, s'il en avait les moyens, entre la chambre d'hôtel à deux cents francs par mois et la location d'un appartement neuf de deux pièces à cinq cents francs par mois. L'employé dont le gain mensuel est de cinq cents francs ne peut évidemment pas acquitter seul ce loyer élevé ; les deux époux sont donc dans l'obligation de travailler, le traitement de l'un d'eux étant affecté au paiement du loyer.

Tel est actuellement l'état normal du marché du logement à Paris.

Ces prix sont nettement supérieurs à ce qu'ils devraient être, puisque, selon vos propres déclarations, monsieur le ministre, le loyer d'un logement de trois pièces devrait s'élever normalement à 35.000 anciens francs par mois.

On attribue les causes de ces prix excessifs à l'hiver long et rigoureux qui a interrompu la construction durant trois mois et à la demande exceptionnelle des 200.000 rapatriés venus dans la région parisienne. C'est exact pour ce qui est de la demande. Mais voyons les causes de l'insuffisance de l'offre.

Au retard chronique enregistré depuis 1914, provoqué par le blocage des prix des loyers, se sont ajoutés la reconstruction consécutive à deux guerres, l'accroissement de notre population et, pour Paris, le phénomène de concentration urbaine.

A cette situation exceptionnelle devraient être appliqués des remèdes également exceptionnels.

L'industrie du bâtiment est assez vigoureuse pour porter rapidement le rythme de la construction à 450.000 et même 500.000 logements, si des programmes à long terme lui sont proposés.

Serions-nous incapables de faire en France ce que l'Allemagne fédérale a réalisé chez elle depuis longtemps ?

L'argent pour le financement ne manque pas, puisque M. le ministre des postes et télécommunications se plaignait tout récemment que, pour ses 45 milliards de francs de dépôts dans les caisses d'épargne, il lui était versé le maigre intérêt de 1,5 p. 100, comme si ces fonds étaient inutilisés.

Le principal obstacle réside d'abord dans la réglementation paralysante du ministère de la construction, dans les interminables formalités auxquelles les constructeurs doivent procéder, ensuite dans l'insuffisance du nombre des terrains disponibles, nous déclare-t-on, ce qui est en réalité un faux problème, car, en s'éloignant du centre d'une ville, la surface rendue disponible s'accroît suivant le carré de la distance.

En réalité, le problème des terrains se ramène à une question de transports rapides pour mettre la banlieue — disons les points distants de vingt kilomètres de Paris — à quinze minutes de métro des portes de la ville. C'est là un problème de coordination entre le ministère de la construction, celui des transports et le district, problème qui ne doit pas être impossible à résoudre.

Pour les terrains, si la taxe d'équipement et d'incitation est insuffisante — ce que je crois — c'est à vous, monsieur le ministre, qu'il appartient de proposer, dans les zones critiques, une taxe progressive pour décider les propriétaires à vendre leurs terrains s'ils ne veulent pas bâtir eux-mêmes.

Dans Paris où le manque de terrains est réel, je voudrais citer les trente hectares situés entre la porte Maillot et la porte d'Asnières qui appartiennent à la ville de Paris et dont vos services stérilisent consciencieusement tous les projets de construction. Faut-il également signaler les 500 hectares qui appartiennent à la S. N. C. F. dans Paris et qui pourraient être utilisés ?

Voici une autre mesure souhaitée par tous : vous devriez réserver les primes et les prêts à ceux qui construisent pour la location à prix contrôlé ; j'entends par là un prix rentable mais non usuraire comme les cours actuels du marché libre.

Vous devriez obliger la caisse des dépôts et consignations, les compagnies d'assurances nationalisées, les caisses d'épargne et les sociétés d'H. L. M. à mettre en vente les appartements qu'elles possèdent pour faire baisser les prix des logements.

Examinons maintenant le secteur social. Si l'on prend pour Paris les chiffres fournis par vos services, on constate que, pour satisfaire 162.000 demandes à caractère social inscrites au service départemental du logement il y aura, en 1963, 3.000 logements construits à Paris au titre des H. L. M., tandis que les 25.000 H. L. M. ou logécos construits en banlieue ne seront pas mis à la disposition des mal-logés de Paris, par suite de la non-application du décret du 24 novembre 1961.

Il ne s'agit pas d'opposer Paris à la banlieue, mais de satisfaire les uns et les autres.

En 1964 il faudrait doubler les chiffres des H. L. M. ou logécos à construire dans la région parisienne et respecter, lors des attributions, l'ordre de la liste des mal logés établie par le service départemental du logement de la Seine, pour ne plus voir des familles de Parisiens en attente d'un logement depuis dix ans, comme c'est le cas actuellement. Pour être précis, rappelons que, le plus souvent, ces familles sont logées à raison de cinq personnes dans une seule chambre, et l'on comprendra leur légitime mécontentement.

Tous les députés de Paris et les Parisiens attendent de vous, monsieur le ministre, l'accroissement du nombre des appartements mis à la disposition du marché libre mais aussi le respect du décret du 24 novembre 1961 pour reloger en banlieue les mal-logés de Paris.

Pour satisfaire ce second point, 50.000 H. L. M. ou logécos, au lieu de 25.000, sont nécessaires dans la région parisienne.

Pour conclure je dirai que, dans vos services, il faut substituer aux méthodes lentes et à la réglementation paralysante...

M. André Fanton. Très bien !

M. Robert Trémollières. ... des textes simples et clairs, l'esprit d'initiative et une impulsion sincèrement appliquée à résoudre rapidement le problème du logement. Nous en avons à Paris le besoin le plus urgent. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Desouches, pour cinq minutes.

M. Edmond Desouches. M. Boulin, secrétaire d'Etat au budget, a bien voulu rappeler devant la commission des finances que le montant global des investissements prévus par le IV^e plan avait été réévalué et que les prévisions avaient fixé des secteurs prioritaires, tels l'éducation nationale, l'équipement hospitalier et la recherche scientifique.

Nous nous en félicitons, mais nous aurions souhaité que le logement fût également joint à ce catalogue impératif, car les chiffres que nous pouvons connaître fixant le nombre de logements attribués dans certaines régions nous font entrevoir des indications inverses de celles que l'on affirme représenter les objectifs à atteindre.

Les statistiques sont toujours susceptibles de donner satisfaction à tout le monde selon l'angle sous lequel elles sont étudiées ; il n'en reste pas moins que les programmes attribués ne résorbent pas le retard pris. Au contraire, celui-ci s'accumule d'année en année, alors qu'il eût été urgent que la jeune génération, née à partir de 1945, au rythme de 800.000 à 850.000 enfants par an, puisse trouver à se loger lorsque, dans quatre ou cinq ans, elle formera les foyers de la France de demain.

Ces mesures propres à apporter les remèdes financiers, juridiques, fonciers et techniques susceptibles de mettre un terme à la terrible crise qui étreint notre pays manquent toujours. Les causes, nous les connaissons.

Le transfert de populations rurales se poursuit et malgré tout ce qui peut être dit et écrit, les intéressés recherchent désespérément à se loger près du lieu de leur travail ; car demeurer dans les communes rurales lorsque l'on travaille à plusieurs kilomètres n'est pas toujours agréable.

En huit ans, entre 1954 et 1962, le nombre des ruraux vivant de l'agriculture est tombé de 5.125.000 à 3.841.000. Autour de la région parisienne, 30 p. 100 des agriculteurs ont quitté la terre. Ces chiffres sont la preuve de l'ampleur de l'exode rural.

Ce qui s'aggrave également, c'est la vétusté d'un patrimoine foncier qui date très souvent de plus d'un siècle, dont la dégradation s'accroît d'autant plus qu'il est peu, ou pas entretenu. Ses occupants, en particulier les femmes, ne veulent plus demeurer dans ces logements-taudis où les êtres humains s'entassent sans air, sans hygiène, sans soleil, dans des conditions de promiscuité indignes de notre temps.

Ce drame fait chaque jour un nombre incalculable de victimes et nous y sommes d'autant plus sensibles que, trop souvent, ce sont des enfants qui en souffrent.

Il ne suffit pas de grands titres à la « une » des journaux et de crier au scandale puis, après, d'observer un long silence. C'est par une action tenace, continue, qu'un terme sera mis à ce véritable fléau social, qui ruine malheureusement la santé de nos familles.

La sensibilité serait-elle par hasard plus éveillée lorsqu'il s'agit d'animaux qui souffrent que lorsque nos semblables se trouvent dans la misère ? En outre, comme si cela ne suffisait pas, le retour de plus d'un million d'Européens d'Afrique du Nord est venu aggraver la situation.

Où sont-ils à l'heure actuelle ? Partout où ils ont pu trouver à se loger, plutôt mal que bien, soit chez leurs parents soit dans un logement qu'ils ont réussi à obtenir, et il n'est pas rare de voir vivre trois ménages dans le même local. Nul ne peut considérer que l'effort de construction de 35.000 logements a pu régler ce douloureux problème. Trois cent mille au moins seraient nécessaires pour leur donner un toit dans des centres urbains, car ils ne peuvent accepter de demeurer dans des localités rurales.

Partant de ces quelques réflexions, le véritable but à atteindre ne peut se situer autour de 325.000 à 350.000 logements par an. D'autant plus que dans ce nombre, qui doit être celui des logements construits, figurent, en fait, des logements malheureusement occupés très passagèrement. Ce sont des résidences principales qu'il faut construire et non des résidences secondaires.

Or, nous pouvons voir au hasard de nos voyages à quel point cette catégorie de constructions est florissante. Non seulement elle n'apporte aucune solution au problème qui nous préoccupe, mais elle pèse lourdement sur le logement social qui reste le parent pauvre dans tous les domaines.

Nos jeunes foyers en puissance auront surtout besoin de ce type de logement et, ne serait-ce que pour eux, n'oublions pas qu'il en faudra plus de 150.000. Ajoutés à ceux qui devraient être construits pour résorber la crise actuelle, c'est donc la réalisation de 450.000 logements par an que nous devrions envisager, cet effort devant être poursuivi certainement pendant plus de dix ans. C'est un ordre de grandeur pouvant être à l'échelle de l'avenir d'une nation connaissant une forte expansion démographique.

Sommes-nous incapables de concevoir un plan de financement à long terme assorti des mesures foncières et techniques propres à permettre sa réussite ? Je ne le crois pas, mais il faudra vraiment que la nation ne se décharge pas de ses responsabilités et, sur ce point, je souhaite, monsieur le ministre de la construction, que votre collègue de la rue de Rivoli se rende compte de l'urgence qu'il y a à parler clair et qu'il vous accorde les moyens financiers nécessaires.

Après une progression qui tendait à atteindre ce chiffre de 325.000 logements, depuis quelques années nous n'avons pas réussi à maintenir la cadence de 320.000 logements par an, car les maîtres d'œuvre sont trop souvent, dans plusieurs domaines, soumis à des modalités restrictives à l'excès. Il est peut-être vrai qu'il ne revient pas à l'Etat de pourvoir au logement de tous les Français, mais il n'est pas juste non plus que les salariés de condition modeste ne puissent prétendre obtenir un logement décent dont le prix du loyer se situerait entre 12 et 15 p. 100 de leurs revenus.

Dans l'état actuel du financement privé de la construction, y a-t-il un rapport entre les prix qui en découlent et le montant des salaires ? Malheureusement non, mais il ne faut pas que, sous prétexte de se loger et de faire face à ses engagements, le locataire voie les privations et la maladie s'installer au foyer ; il ne faut pas que ce qui aurait dû être une source de joie soit la raison de soucis déprimants. Partant de données statistiques abstraites, mais inhumaines comme elles sont toutes, partant d'une moyenne apparente, mais malheureusement fautive, la hausse continue du niveau de vie est considérée comme générale, ce qui n'est pas exact, car trois hauts salaires et sept trop faibles ne font pas dix salaires moyens.

Or, « l'aide aux pierres » tend à se restreindre de plus en plus. Si le montant total des crédits de programme, pour ne prendre que le secteur H. L. M. par exemple, marque une augmentation par rapport à 1963, puisqu'il a été porté à 3.580 millions de francs, ce dont nous nous réjouissons, vous serez sans doute d'accord avec nous pour admettre que les réévaluations de marchés, les fondations spéciales, les 20.000 logements de rapatriés déduits, il vous sera difficile d'atteindre le programme prévu, d'autant plus qu'en cours d'année, comme il a été indiqué, aucun collectif n'interviendra pour compenser ces obligations.

Les crédits de paiement doivent donc être à la mesure des objectifs à atteindre.

Chaque année, il est fait grand bruit de la charge supportée par le Trésor pour faire face à l'aide apportée par l'Etat à la construction de H. L. M. et c'est sans doute pour tenter de ramener la parité avec les logécos que les nouvelles mesures interviendront. Nous ne pouvons que le regretter, car les catégories sociales à faibles revenus connaîtront ainsi des charges insupportables.

Comment feront-elles pour acquérir leur maison ou leur appartement sans une aide raisonnable des pouvoirs publics ? Comment les loyers seront-ils harmonisés avec les ressources des locataires, si la construction n'est pas aidée par des capitaux à faible taux d'intérêt prêtés à long terme aux organismes ?

Dire que les bonifications d'intérêt pèsent trop lourdement sur le budget, en ajoutant que l'aide à la construction sociale est génératrice d'inflation, est quelque peu spéieux. Ne serait-il pas impartiai de faire figurer, en face des crédits accordés chaque année, les rentrées d'annuités, les différents impôts et taxes que ce secteur très actif procure au Trésor ?

La clientèle solvable sera vite absorbée. Comment celle qui dispose de revenus insuffisants pourra-t-elle faire honneur aux loyers des logements construits par les sociétés d'investissements immobiliers, dont nous connaissons déjà les intentions puisqu'elles ont laissé entrevoir une hausse, du fait de la garantie de bonne fin, pouvant aller jusqu'à 10.000 francs par logement ?

Il y a beaucoup d'autres investissements moins rentables, financés sans contrepartie, et qui, à travers l'ensemble du budget, démontrent la générosité de la France pour des buts moins impératifs et aussi moins humains que celui qui consiste à rendre l'espoir à des hommes, à des femmes, à des enfants lassés, irrités de rechercher en vain un toit sous lequel il fasse bon vivre.

Restera à déterminer dans quel sens devra se diriger le choix de la construction, car d'autres goulots d'étranglement apparaissent nettement : les difficultés de se procurer les terrains, la mise en œuvre des programmes et, pour les collectivités locales, la charge financière à supporter en raison des sujétions qui résultent de la venue de nouveaux habitants, après avoir engagé des sommes considérables pour l'achat des terrains et leurs équipements.

Nous ne vous reprocherons ni la dextérité ni la rigueur de vos techniciens chargés de surveiller la passation de marchés. Ce que nous regrettons, c'est que les exigences des urbanistes et autres services donnant leur accord au lancement des projets ne soient pas assorties d'un moyen de financement permettant aux promoteurs de ne plus subir le véritable casse-tête auquel ils sont soumis pour réussir à construire, compte tenu d'exigences parfois vraiment décevantes.

Je ne crois guère à la « municipalisation » des terrains, ni à la construction sur un terrain loué. Cela mettrait en jeu des difficultés invraisemblables. En revanche, il n'est pas croyable que les règles d'expropriation ne puissent être fixées dans des limites acceptables pour les deux parties.

Avant 1958, le déroulement des opérations et la fixation des prix n'étaient peut-être pas parfaits, mais cela n'avait aucune commune mesure avec le système actuel, où le juge foncier, bien qu'entouré du conseil de deux techniciens et après de multiples opérations administratives et juridiques imposant des délais invraisemblables, prononce sa sentence et fixe des prix et des indemnités qui font la joie de la spéculation.

C'est vers une plus grande puissance de l'autorité expropriante et surtout vers des moyens de financement provenant d'une caisse nationale de réserves foncières pour les acquisitions par préemption, en particulier, qu'il faut tendre en réformant complètement le système actuel. Faute de quoi nous irons à la catastrophe avec des prix aberrants et des procédures interminables.

Seul, un effort national sans précédent peut apporter, par son ampleur, une véritable solution. Le but à atteindre le mérite plus que beaucoup d'autres, considérés pourtant avec largesse et, il faut le dire, avec un désintéressement absolument incompréhensible. Pour les responsables d'organismes publics ou de collectivités mis en face des immenses besoins et du sort lamentable fait à des êtres humains alors que la dignité est partout considérée comme devant être la condition nationale, cet effort ne saurait être différé. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique et du groupe socialiste.)

M. le président. Monsieur Desouches a dépassé très largement son temps de parole.

Je vous rappelle, mes chers collègues, que nous devons nous imposer une discipline si nous voulons terminer ce débat à une heure raisonnable en fin d'après-midi.

La parole est à M. Terré, pour cinq minutes. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants.)

M. Henri Terré. Monsieur le ministre, votre projet de budget qui nous est présenté pour l'année 1964 offre une particularité à laquelle nous ne sommes pas habitués : le montant global des opérations qui y figurent accuse une diminution de 276 millions de francs par rapport au chiffre correspondant de 1963.

Cette compression pourrait être, à elle seule, de nature à nous inquiéter si elle ne s'expliquait par la diminution jugée possible des dépenses de reconstitution des biens endommagés par faits de guerre.

Il y a certes lieu de se féliciter que le problème des dommages de guerre soit enfin presque entièrement résolu, bien que le hasard de nos permanences ait permis à nombre d'entre nous de constater qu'il reste encore malheureusement de nombreux litiges en suspens.

Sous réserve de cette première remarque, nous avons recherché quels pouvaient être les motifs de satisfaction ou, au contraire, la cause des craintes que l'on est en droit de nourrir à la lecture des documents mis à notre disposition.

La première impression, confirmée par une étude plus poussée, est que l'on n'a pas fait preuve de hardiesse ; c'est le moins qu'on puisse dire.

Le budget de 1964 prévoit la construction de 325.000 logements bénéficiant de l'aide de l'Etat, dont 9.000 logements au titre de la rénovation urbaine ; l'objectif fixé par le IV^e plan était de 350.000 logements terminés et mis en chantier chaque année, dont 315.000 aidés ou financés par l'Etat, compte non tenu des opérations de rénovation urbaine.

C'est dire que les réalisations à entreprendre l'an prochain ne dépasseront pas les prévisions du plan qui ont été maintes fois dénoncées comme insuffisantes parce qu'elles ne tenaient pas suffisamment compte des besoins normaux qui restent immenses ni des causes particulières d'aggravation de la crise du logement que constituent les désirs bien légitimes des rapatriés et une accélération plus rapide que prévue du phénomène de concentration urbaine.

Je ne prendrai pour preuve de cette insuffisance véritablement de plus en plus préoccupante que l'exemple de la circonscription d'action régionale « Champagne ».

Les besoins de cette circonscription sont bien connus. Ils ont été évalués par le plan de développement régional à plus de 130.000 logements pour la période 1960-1975. Cela représente 8.750 logements en moyenne chaque année. Le budget de 1964 ne lui en accorde que 5.850, soit seulement les deux tiers.

Je n'ignore pas qu'en regard de ces chiffres, les statistiques officielles donnent des informations plus optimistes annonçant des lendemains chantants. C'est ainsi, nous dit-on, que le nombre des permis de construire délivrés en 1963 correspondrait finalement à plus de 450.000 logements.

Malgré tout et selon les mêmes statistiques officielles, le nombre des logements autorisés à la fin de juillet 1963 restait inférieur au chiffre correspondant de 1962, de même que celui du nombre de logements primés, celui du nombre de prêts spéciaux ou encore celui du nombre de logements terminés durant le premier trimestre.

Les inquiétudes que nous éprouvons quant au chiffre global des logements à construire en 1964 se confirment, évidemment, à l'analyse des chiffres retenus dans le budget au titre des programmes spéciaux.

C'est ainsi que les opérations de rénovation urbaine porteront en 1964 sur 9.000 logements seulement. Le nombre de logements lancés à ce titre en 1961 était de 15.000. Le plan en prévoit 50.000.

Sans doute saura-t-on, à l'occasion, nous reprocher de réclamer des crédits, encore et toujours plus de crédits. C'est que la cause en vaut la peine. Car nous ne déploierons jamais assez d'efforts pour loger convenablement les Français. Jamais nous ne ferons assez pour éliminer les drames et les désespoirs quotidiens engendrés par les appartements surpeuplés, les locaux insalubres, le danger des immeubles menaçant ruine ou la crasse des taudis.

Sans doute les collectivités locales ont-elles, à cet égard, un rôle important à jouer, si on ne leur en conteste pas les moyens. Ce n'est malheureusement pas le cas si l'on en croit les difficultés que l'on peut rencontrer dans l'exécution des programmes sociaux de relogement.

Ces difficultés proviennent, d'une part, de la compression des prix-plafonds et des prêts forfaitaires et, d'autre part, des conséquences financières que cette compression entraîne pour les collectivités locales.

Le prêt forfaitaire était, avant la parution des textes tout récents qui viennent de modifier la réglementation en vigueur, de l'ordre de 105 p. 100 du prix-plafond de la construction seule d'un logement H. L. M. Le prix-plafond comprenait, en principe, le coût théorique de la construction seule et celui des honoraires d'architecte.

En fait, c'est devenu un lieu commun de constater que les coûts réels après adjudication sont toujours plus élevés, parfois dans des proportions importantes, que les coûts théoriques cristallisés dans les textes. Ce n'est pas, hélas ! un problème spécifique aux programmes sociaux de relogement. Il n'en constitue pas moins, dès le début, un élément de déséquilibre

financier. Il faut reconnaître qu'une amélioration a été tentée sur ce point par l'augmentation du montant des prêts. Cette mesure est opportune. Elle reste pourtant très insuffisante et évitera tout juste que l'écart entre prix-plafond et prix réels ne se creuse davantage dans l'immédiat. On pourrait citer de nombreux cas où la dernière majoration des prêts, même si elle avait été doublée, n'aurait pas permis d'atteindre les coûts réels.

Il faut observer, au surplus, que la disparité entre les prix-plafonds et les prix réels est aggravée par le fait que les programmes sociaux de relogement consistent en opérations de petite envergure — 50 logements en principe — se prêtant mal à l'emploi des procédés évolués de la préfabrication lourde.

La deuxième remarque au sujet des programmes sociaux de relogement est que les charges annexes, autres que celles de construction proprement dite, se révèlent en fait extrêmement pesantes pour les communes qui ont à y faire face puisque, aussi bien, les offices ne peuvent prendre en charge que les dépenses couvertes par le montant du prêt forfaitaire.

Il est admis que les prêts ne couvrent jamais plus de 85 p. 100 des dépenses. Ils en couvrent souvent beaucoup moins. Les cas sont fréquents où la part non financée par le prêt forfaitaire, part qui incombe par conséquent aux communes, dépasse 22 p. 100 de l'ensemble des dépenses de construction, compte non tenu — j'insiste sur ce point — du prix des terrains acquis par les collectivités locales, du coût des fondations spéciales, souvent nécessaires mais toujours extrêmement onéreuses, ni de celui des travaux d'équipement divers comme, par exemple, la construction de stations de relèvement d'eaux usées et la construction des voies de desserte.

Monsieur le ministre, à ce sujet je me permets de vous rappeler l'intervention de mon collègue et ami M. Mondon, en 1963. Dans votre réponse, vous aviez laissé espérer qu'une bonification d'intérêts pourrait être allouée aux collectivités locales.

Devant ces charges nouvelles écrasantes, la seule solution possible est de recourir à l'emprunt. La caisse des dépôts et consignations ne se montre cependant pas généreuse pour ce genre d'opération puisqu'elle ne prête qu'à 5,25 p. 100 pour une durée d'amortissement de trente ans. On voit mal d'ailleurs pourquoi le coût de la construction seule s'amortit en cinquante-trois ans, alors que celui des fondations spéciales, par exemple, ne s'amortirait qu'en trente ans.

En tout cas, il est infiniment souhaitable de rechercher des solutions tendant à assouplir les règles de financement des dépenses dites accessoires, mais pourtant indispensables, entreprises à l'occasion de programmes sociaux de relogement si l'on veut que ces constructions atteignent vraiment le but pour lequel elles ont été prévues, qui est de donner à des milliers de familles de condition modeste un habitat décent et économique et de réaliser par là la première des conditions d'une véritable promotion sociale. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Lolive, pour cinq minutes. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. Jean Lolive. A plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion d'évoquer la situation des personnels du ministère de la construction qui réclament avec plus de force encore, et dans l'union, que les promesses qui leur ont été faites soient traduites en actes.

En effet, le mécontentement de ces personnels s'explique aisément lorsque l'on sait, monsieur le ministre, que d'une part, la transformation en emplois permanents de postes temporaires vous permettrait d'obtenir un personnel qui vous fait défaut dans certains départements et que, d'autre part, vous vous apprêtez à licencier 500 nouveaux agents en 1964.

Concernant les statuts à promulguer, vos précédentes déclarations contenaient des promesses. Or, nous devons constater que, depuis un an, aucun statut n'a été publié. Ces personnels sont las d'attendre et ils veulent que leurs droits soient reconnus.

Voilà quelques questions auxquelles nous aimerions que vous répondiez valablement :

Concernant le problème essentiel, celui de la construction de logements, M. le rapporteur général de la commission des finances constate, à la page 59 de son rapport, que le nombre des logements achevés était, en 1959, de 320.000, en 1960, de 317.000, en 1961, de 316.000, enfin en 1962, de 309.000. Nous sommes loin des 500.000 logements que M. le rapporteur de la commission des finances, pour le budget de 1963, estimait nécessaire de construire chaque année.

D'une étude publiée dans une revue spécialisée, il ressort qu'en vingt ans, de 1961 à 1980, il faudrait construire de 8 millions à 9 millions de logements pour répondre aux exigences de l'évolution démographique, économique et sociale.

Et la même revue précise que, compte tenu du retard pris au cours des trois premières années — 1961, 1962, 1963 — par rapport à cet objectif, la moyenne de construction devrait s'établir pour les dix-sept autres années à environ 420.000 logements par an.

De son côté, le congrès de la fédération des organismes d'H. L. M., qui s'est tenu cette année à Vichy, a réclamé la construction d'au moins 400.000 logements par an.

Au nom du groupe communiste, mon ami Waldeck Rochet a, dans la discussion générale, fixé notre position. Nous estimons que pour pouvoir loger les milliers de familles mal logées ou sans logis ainsi que les jeunes ménages, pour remplacer les immeubles vétustes, faire disparaître le surpeuplement, il faudrait construire 500.000 logements par an pendant vingt ans, dont 250.000 H. L. M. réservées à la location.

Or, en 1959, les H. L. M. locatives représentaient 26,44 p. 100 du total des logements terminés. Ce pourcentage est tombé, quatre ans plus tard, à 22,20 p. 100.

Dans ce secteur, une mention particulière doit être faite en ce qui concerne le département de la Seine où, pour les six premiers mois de 1963, 14.865 logements ont été terminés contre 21.352 pendant le premier semestre de 1962. Pendant la même période, on a construit seulement 4.651 H. L. M. locatives contre 7.128 en 1962. En revanche, depuis le début de cette année, on a construit dans ce qu'on peut appeler le secteur spéculatif, 7.408 logements avec l'aide de l'Etat et les grandes sociétés privées ont trouvé les terrains nécessaires pour construire 2.666 appartements de haut standing.

Pour la capitale, où l'on dénombre 140.000 à 150.000 mal-logés, l'office de la ville de Paris n'avait pu terminer que 20 logements entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 1963. La situation ne s'est guère améliorée au cours du second trimestre, puisque l'office n'a construit que 80 logements.

Cent appartements en six mois pour les Parisiens, c'est probablement le genre de problèmes résolus qui font « l'admiration du monde entier », auxquels le général de Gaulle faisait récemment allusion.

Et ce n'est pas le montant des prêts aux organismes d'H. L. M. prévu par le projet de loi de finances qui pourra porter remède à cette situation. Il correspond, en effet, pour la France entière, à 115.000 logements, accession à la propriété comprise, alors que l'objectif tracé par le dernier congrès des Offices d'H. L. M. était de 150.000 logements.

Ce chiffre de 115.000 logements est d'ailleurs discutable. En effet, les crédits de paiement votés en 1963 étaient de 2.573 millions de francs. Ils s'établissent en 1964 à 2.950 millions, soit une augmentation de 14 p. 100, ce qui ne suffit pas à compenser la hausse des prix de la construction, généralement estimée à plus de 15 p. 100. Il s'ensuit que le nombre de logements H. L. M. achevés en 1964 ne sera pas supérieur à celui des logements terminés en 1963.

Pour le logement, comme pour l'ensemble des problèmes du pays, les députés communistes apportent des solutions constructives qui sont traduites dans ces propositions : priorité aux offices publics d'H. L. M. ; création d'un fonds national d'H. L. M. dont les ressources seraient assurées, premièrement, par une dotation budgétaire annuelle de un milliard de francs ; deuxièmement, par des prêts annuels de trois milliards de francs provenant de la Caisse des dépôts et consignations, l'Etat prenant à sa charge les intérêts de ces prêts ; troisièmement, par le versement à fonds perdus par les employeurs d'une contribution correspondant à 1 p. 100 des salaires, si l'entreprise emploie moins de cent salariés et de 2 p. 100 au-delà de cet effectif, l'Etat participant à ce versement pour l'ensemble des traitements et salaires de la fonction publique.

D'autre part, les prêts aux organismes d'H. L. M. seraient remboursables sans intérêt en soixante-cinq ans et couvriraient la totalité des opérations de construction.

Les terrains devraient être réservés en priorité aux organismes publics d'H. L. M. pour leurs constructions et aux communes pour l'aménagement des équipements publics.

Afin de sauvegarder le patrimoine existant de l'habitat, le fonds national de l'habitat serait soustrait au sabotage de la grande propriété bâtie et mis au service des petits propriétaires habitant ou louant leurs immeubles.

Une législation appropriée donnerait des garanties, face aux organismes prêteurs, aux propriétaires ou copropriétaires de leur logement familial.

Enfin, parallèlement à l'aide aux H. L. M., le fonds national de l'habitat rural recevrait une aide financière plus importante de l'Etat.

Nous croyons que la mise en œuvre de cet ensemble de mesures permettrait d'apporter une solution à la situation dramatique des mal logés ainsi que des sans logis et de promouvoir une politique nationale du logement.

Bon nombre de ces propositions se retrouvent d'ailleurs dans le programme d'autres partis et groupements démocratiques. Il existe donc une base d'accord pour agir ensemble dans ce domaine comme en beaucoup d'autres. C'est de cet accord, dans le cadre d'une vraie démocratie, que dépend en définitive leur réalisation. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. Bisson. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T.)

M. Robert Bisson. Monsieur le ministre, il est bien évident que le problème du logement est, avec la formation professionnelle et l'aménagement de zones industrielles, l'un des facteurs essentiels du développement économique d'une région.

Il est donc indispensable de procéder sur le plan national à une juste répartition des logements, afin de stabiliser la population. S'il n'en était pas ainsi, on assisterait à un exode vers les régions les plus accueillantes et l'on accentuerait le processus de déséquilibre que le recensement de 1962 a démontré.

J'attire spécialement votre attention sur la région de programme de basse Normandie qui comprend trois départements : la Manche, le Calvados et l'Orne. Ces départements ont été sinistrés dans les proportions que vous savez. Vous avez d'ailleurs tenu à présider vous-même, à Caen, les cérémonies qui ont marqué l'achèvement de la reconstruction française.

Pendant dix-huit ans, nous avons concentré nos efforts sur l'essentiel : redonner un logement à ceux qui avaient perdu le leur lors des combats de la Libération. Nous avons donc beaucoup reconstruit mais très peu construit et, comme les dommages de guerre n'ont pas permis de reconstituer nombre pour nombre les logements détruits, il s'ensuit — c'est un paradoxe douloureux — que dans nos villes neuves, dont le touriste de passage admire le plan d'urbanisme, une crise du logement extrêmement grave sévit.

Les bases de répartition des dotations d'H. L. M. et de primes sur l'ensemble du territoire devraient tenir compte de ces faits, alors que l'un des critères actuels — la moyenne des constructions de logements entre 1958 et 1961, qui extrapole l'avenir sur cette référence au passé — nous est évidemment défavorable.

Il ne faut cependant pas que, par la perte de notre potentiel économique, nous soyons une seconde fois sinistrés.

En second lieu, j'évoquerai d'un mot le problème des zones à urbaniser par priorité — les Z. U. P. Elles ont été créées parce qu'elles correspondaient à une nécessité absolue dans les villes de grande et moyenne importance. Les collectivités procèdent à leur aménagement en contractant des emprunts à moyen terme auprès du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme — le F. N. A. F. U. Il faut qu'avant la date de remboursement les immeubles soient construits, sinon il résulterait pour ces collectivités locales des charges intercalaires insupportables.

Les comités départementaux sont donc bien obligés d'affecter par priorité les H. L. M. et les primes à ces Z. U. P., ce qui constitue une cause de déséquilibre cette fois à l'intérieur du département, car il ne reste que peu de chose à répartir dans les chefs-lieux de cantons ou dans les communes rurales.

Il est donc indispensable que les constructions dans les Z. U. P. soient réalisées hors contingent départemental.

M. Diomède Catroux. Très bien !

M. Robert Bisson. Monsieur le ministre, nous savons tous que votre tâche est très difficile, et ces quelques remarques ne constituent pas un reproche pour le passé, mais un essai pour contribuer à réaliser dans la justice cet impératif noble entre tous : loger décemment les Français. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T.)

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

M. Pierre Baudis. Monsieur le ministre, s'il est un budget qui fait nettement apparaître la distorsion entre les prévisions du Plan et les nécessités actuelles, c'est bien celui du ministère de la construction.

La population de la France s'élève à 48 millions d'habitants, alors que, selon les statistiques, ce chiffre devait être atteint en 1971 seulement.

Tous les calculs ont été établis sur ces bases et ces bases sont fausses.

L'apport des rapatriés d'Algérie et de l'ensemble de l'Afrique du Nord, soit 1.300.000 personnes, une migration plus importante que prévue des campagnes vers les villes, une démographie en plein essor rendent nécessaire un effort de construction qui peut être évalué à 1.800.000 logements.

Compte non tenu du renouvellement du patrimoine immobilier, cet effort correspond à la construction de plus de 400.000 logements par an, pour réaliser un rattrapage en six années.

Pour le secteur locatif de caractère H. L. M., qui correspond aux besoins des familles les plus modestes, victimes de la crise du logement et ne disposant pas de ressources suffisantes pour accéder à la propriété, les crédits prévus au budget sont supérieurs de 10 p. 100 à ceux de l'année dernière.

A première vue, cette augmentation peut paraître satisfaisante. Mais il ne faut pas oublier que les coûts de production d'une année à l'autre ont augmenté de 11,20 p. 100 pour les matériaux et que la hausse des salaires atteint 7,6 p. 100, ce qui permet grosso modo de maintenir le même rythme de construction pour les H. L. M.

Les sociétés H. L. M. bénéficieront en 1964 d'un prêt moyen de 35.800 F par logement, chiffre qui, compte tenu des variations des indices, représente à peu près le crédit mis à leur disposition en 1963.

Comment donc résoudre, sans possibilités financières nouvelles, la grande crise du logement des cités françaises ?

Des appartements modestes, financés en grande partie par l'Etat, sont effectivement disponibles dans certaines grandes villes, mais à un prix de loyer de 30.000 ou 40.000 anciens francs par mois, et nul n'ignore que cette somme représente incontestablement une part beaucoup trop lourde dans le budget d'une famille ouvrière.

C'est pourquoi 12.000 demandes restent en instance dans la ville que je représente et que vous connaissez bien, monsieur le ministre, 12.000 familles qui attendent un toit. Je crains que ce budget ne leur apporte, pour 1964, aucune espérance.

Pour le secteur primé, le relèvement du taux des annuités de remboursement de 2,75 à 5 p. 100, le maintien à leur tarif actuel des prêts forfaitaires, l'obligation prochaine de garanties financières ne permettent pas de penser que puisse intervenir en 1964 un accroissement du nombre de logements lancés.

Je précise que l'apport demandé au souscripteur d'un Logéco de trois pièces, qui était de 7.000 francs en 1953 — calculé en francs actuels — est passé à 25.000 francs en 1963 et sera de 33.500 francs en 1964.

Pourquoi ? Tout simplement parce que les prêts sont maintenus à un niveau immuable de 21.500 francs depuis janvier 1960 malgré la hausse très sensible des coûts de production. Pour souscrire un Logéco, aux caractéristiques très modestes, il faudra qu'une famille ouvrière consente un effort de près de 3,5 millions d'anciens francs. On ne peut vraiment pas parler, dans ces conditions, de logement social.

Une grande réforme de la construction reste donc à faire et paraît plus que jamais nécessaire. Vous en avez très justement conscience, monsieur le ministre. Cependant, en l'abordant sous son seul aspect fiscal, je pense que vous n'avez traité qu'un aspect de ce vaste problème.

Il est urgent de reviser le plan pour assurer un rythme de construction au moins égal à 400.000 logements par an, indispensable d'appeler les excédents du pouvoir d'achat à s'investir dans la construction en l'intéressant davantage à cette activité, urgent de ne pas décourager, par des lenteurs et des tracasseries administratives, les candidats à la construction et enfin de fournir, par un effort nouveau et important dans le secteur H. L. M., un toit aux familles les plus modestes. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et sur divers bancs.)

M. le président. La parole est à M. Hinsberger. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Etienne Hinsberger. Monsieur le ministre, nous ne pouvons que nous féliciter de constater que vous avez défini avec clarté le budget actuel comme un « budget de transition » vers une « orientation nouvelle ».

Le budget de la construction doit être le clair reflet d'une politique réaliste du logement.

Le problème du logement ne se pose plus dans les mêmes termes qu'hier. En effet, le renouveau démographique impose un fort accroissement du parc immobilier. L'expansion économique s'accompagne d'une poussée urbaine sans précédent et bouleverse la géographie de l'habitat. L'élévation générale du coût de la vie et la mutation des modes de vie, qui en est la conséquence, transforment les besoins et les exigences des Français en matière de logement.

Compte tenu du retard pris au cours des trois dernières années, la moyenne de construction devrait s'établir jusqu'en 1980 à environ 420.000 logements par an.

Ainsi que notre ministre de la construction s'y emploie, la politique du logement est à reviser et à améliorer.

Le but recherché par cette orientation nouvelle doit être clairement exprimé dans une formule d'action nouvelle.

L'ancienne formule « le plus grand nombre de logements techniquement valables, à un prix plafond, commandités par l'Etat » est abandonnée. Cet abandon est justifié par les faits suivants, qui ne sont malheureusement pas consignés dans les rapports, mais que je tiens à rappeler.

Premièrement, les prix plafond imposés pour les H. L. M. par exemple sont, dans la majorité des cas, dépassés lors des adjudications publiques. Par conséquent, le libre jeu de la concurrence ne peut s'exercer. Il s'ensuit des hausses de prix spectaculaires et il faudrait procéder à des rajustements officiels progressifs.

Deuxièmement, les normes de prix reconnus trop bas ont pour effet de rendre déplorable la qualité technique de nos logements, déprimant ainsi notre patrimoine national. Les tribunaux même ont reconnu que les entrepreneurs enfermés dans de tels prix ne pouvaient plus être rendus responsables de la garantie décennale.

Troisièmement, les variations géographiques des prix à la construction par les nombreux facteurs climatiques et économiques ne peuvent se définir dans un barème.

Quatrièmement, les besoins en logements ne sont couverts à aucune échéance.

La formule de l'orientation nouvelle qui doit tenir compte de tous ces faits devrait être clairement énoncée. Par exemple : des logements techniquement valables, en nombre suffisant, à des loyers ou annuités commandités par l'Etat, mais en rapport avec les revenus de chacun.

Ceci pourrait signifier que l'orientation nouvelle tendrait à longue échéance vers une allocation-logement unique, directe, versée aux organismes de prêts, en fonction des revenus variable des familles. Cette aide économique de l'Etat devrait remplacer toutes les autres, plus ou moins discrétionnaires.

La prime à la construction — il faut bien le dire — n'est qu'un encouragement contingenté à la construction, mais cet encouragement limité n'est pas distribué équitablement.

Dans mon département, les primes, ainsi que les permis de construire, sont étranglés, et un certain mécontentement existe de ce fait dans le pays. Les périmètres d'agglomération sont à reviser et à adapter aux besoins locaux. Le système d'attribution des permis de construire doit être amélioré et assoupli et ne pas être tributaire de formalités administratives excessives et abusives.

Le 17 octobre 1963, monsieur le ministre, vous avez annoncé en commission la prochaine réunion d'une table ronde dont nous ne pouvons que souhaiter l'ouverture prochaine, afin qu'il soit possible d'établir le plan d'action d'une politique à long terme, visant la réalisation de 400.000 logements par an.

A l'ordre du jour de cette table ronde devraient figurer de nombreux problèmes parmi lesquels je citerai : 1° le problème de l'emploi de la main-d'œuvre, l'industrie du bâtiment manquant de main-d'œuvre, alors que d'autres secteurs sont contraints d'envisager des reconversions ; 2° le facteur des matériaux de construction, les prix de certains devant être bloqués à la base ; 3° l'industrialisation de la construction par des procédés de préfabrication, qui offrent l'avantage de prix fixes et de rapidité, le facteur important de ce procédé étant celui de l'amortissement des installations d'équipement.

Les crédits d'investissement ne se trouvent et ne peuvent s'amortir que par la commande d'une série de logements importante et suivie. Il serait autant dérisoire de vouloir fabriquer 500 voitures de série que de faire une installation industrielle pour 200 ou 300 logements seulement. Pour que l'industrie du bâtiment puisse progresser et, par là même, atteindre le but que vous escomptez, il est indispensable de prévoir une continuité de la production.

La garantie de continuité devrait engendrer la stabilité des prix. Pour autant que l'industrie du bâtiment aura des commandes réparties sur de longues périodes, elle devra s'organiser pour passer des conventions avec les ouvriers pour les mêmes périodes, ce qui assurera la garantie de l'emploi.

D'autre part, il faut aussi assurer le travail durant les périodes d'intempéries en hiver. Ce problème fait l'objet d'une politique intéressante dans les pays voisins, dont l'Allemagne fédérale, et il serait souhaitable qu'il fasse chez nous l'objet des mêmes préoccupations, car le chômage en hiver rend l'industrie du bâtiment particulièrement fluctuante.

Le budget de la construction doit être géré par des responsables qualifiés, avec initiative et clairvoyance.

En conclusion, monsieur le ministre, je suis certain que, si M. le ministre des finances vous suit dans cette orientation nouvelle, nous reviendrons rapidement au temps où l'on disait : « Quand le bâtiment va tout va ! » (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Salagnac. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. Léon Salagnac. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais, dans le peu de temps qui m'est imparti, dire le sentiment du groupe communiste sur la politique suivie en matière de construction par le gouvernement actuel.

Mais je voudrais plus particulièrement m'attacher au prix des loyers des logements construits par les offices publics d'H. L. M. et des logements construits par les sociétés immobilières ou par certains promoteurs.

Dans les deux cas, c'est la politique du logement cher qui reflète bien la politique d'un gouvernement inféodé aux monopoles et aux capitalistes, mais qui, pour couvrir son action, déploie une démagogie sans frein pour faire croire à une politique vraiment sociale. Je n'en veux pour preuve que l'intervention de M. Trémollières, député U. N. R. de Paris, qui, dans la conclusion de son exposé, demandait tout à l'heure à M. le ministre de la construction de construire à Paris des logements libres, mais ne prononçait pas un seul mot en faveur de la construction de logements H. L. M., seuls accessibles aux travailleurs.

Pour faire ma démonstration, je n'ai qu'à me reporter aux indications techniques fournies par M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges. Lui-même a souligné qu'avec le financement actuel, les loyers des offices publics d'H. L. M. — dont les appartements sont le seul espoir des mal logés pauvres qui cherchent un foyer — sont dès maintenant sur le point d'être augmentés de 20 à 30 p. 100 dans les constructions qui s'édifient actuellement.

Comme l'indiquait notre rapporteur, en théorie, les constructions d'H. L. M. doivent être financées pour 85 p. 100 par des prêts à 1 p. 100 sur quarante-cinq ans, les 15 p. 100 restants représentant la participation de l'office par des apports de terrains ou par des prêts complémentaires conclus avec la Caisse des dépôts et consignations, au taux de 5,25 p. 100 pour trente ans.

Mais la vérité est tout autre.

C'est ainsi que celui qui vous parle, qui a la responsabilité de diriger l'office public d'H. L. M. de la ville dont il est maire, vient de passer un marché de reconduction pour la construction de 428 logements.

Avec l'accord du ministère de la construction, un dépassement des anciens prix plafond a été accepté par les services du ministère, à raison de 14 p. 100. Une loi récente pouvait laisser espérer que la partie de ces 428 logements, subventionnable à 1 p. 100 serait augmentée de 11 p. 100.

Mais on a pris la précaution, au ministère, de nous envoyer la décision de financement quarante-huit heures avant la parution au *Journal officiel* des nouveaux taux de prêts forfaitaires. Il en résulte que les taux de prêts forfaitaires ne font pas état de cette majoration, ce qui, en réalité, porte le financement à taux réduit de ces 428 logements à une moyenne d'environ 75 p. 100 seulement.

Ce n'est pas là, monsieur le ministre, la façon de permettre aux travailleurs, dont les salaires oscillent entre 50.000 et 90.000 anciens francs par mois, de payer un loyer H. L. M. normal sans se priver considérablement sur leurs autres moyens de vivre.

Je veux maintenant aborder un autre problème. Il s'agit des prix de location des logements construits avec primes par certains promoteurs ou certaines sociétés immobilières. En passant, si le nombre des constructions H. L. M. est en constante régression depuis quelques années, celui des logements avec primes s'est maintenu très sensiblement au même niveau, c'est-à-dire au double des premiers.

Or, vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que ces logements ont servi et servent encore une spéculation honteuse, que nombre de promoteurs ou de sociétés immobilières ont réalisé, aux dépens des mal-logés, des fortunes colossales — sans parler des escroqueries que nous connaissons, comme les scandales du C. N. L. ou de l'Immobilière Lambert — et que ces constructions continuent encore à rapporter des bénéfices énormes aux promoteurs et à quelques-uns des actionnaires de ces sociétés.

Certes, je sais, monsieur le ministre, que vous êtes pour la hausse des loyers. Ce n'est pas la mesure que vous avez été contraint de prendre pour essayer de faire réussir votre plan qui nous prouvera le contraire, puisque les journaux ont pu indiquer, sans que j'aie vu paraître le moindre démenti de vos services, qu'au mois de juillet prochain les loyers des H. L. M. et les autres seraient relevés de 15 à 30 p. 100, ce qui veut dire qu'à ce moment-là votre prétendu plan d'assainissement financier aura vécu.

Mais je veux attirer l'attention de l'Assemblée sur le scandale qui commence maintenant à se développer outrageusement et qui consiste à louer à des prix extraordinaires les logements construits avec des fonds publics.

Chacun sait que les primes à la construction instituées depuis 1950 constituent une aide de l'Etat, une subvention au profit de ceux qui construisent des logements d'habitation. Il s'agit d'un don annuel consenti pendant 20 ans, ou pendant 10 ans du fait

de la modification récente de la loi. En tout état de cause, cette prime était de 10 francs pour les Logécos et de 6 francs pour les autres habitations.

Or, je connais un exemple frappant dans la commune que j'ai l'honneur d'administrer. Celle-ci construit actuellement un groupe de constructions avec primes. Les logements seront loués par la commune 16.000 anciens francs pour un F 2 et 19.000 anciens francs pour un F 3. Or, des logements identiques ont été construits sous la même forme par une société immobilière qui, elle, va les louer 30.000 anciens francs pour un F 2 et 40.000 anciens francs pour un F 3. J'ai encore appris ce matin que deux F 3 étaient loués 60.000 anciens francs par mois.

C'est évidemment là une belle opération spéculative faite sur la misère des mal-logés et il ne faut pas s'étonner si, dans le courant de cette semaine, j'ai reçu de trois de ces nouveaux locataires une demande de relogement par l'office d'H. L. M.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande quand et par quels moyens vous mettrez fin à ce scandale.

Je suis ainsi amené à vous poser une dernière question : est-il exact que vous projetiez, comme vous l'avez déclaré au congrès de Vichy, de modifier la composition des conseils d'administration des offices d'H. L. M., qui, eux, n'ont jamais été élaboussés par aucun scandale ? Est-il exact, monsieur le ministre, que cette réforme prévoit que le nombre de membres du conseil d'administration passera de 21 à 12, que parmi ceux-ci quatre seraient élus par les collectivités locales garantes, six seraient nommés par le préfet, un par les caisses d'épargne et un par les caisses d'allocations familiales, que l'administrateur délégué, président de la commission d'attribution, ne pourrait être qu'un membre du conseil d'administration délégué par le préfet, avec seulement le concours d'un membre élu par les collectivités locales, d'un membre nommé par les caisses d'allocations familiales et de deux membres nommés par le préfet ?

Si cela est exact, monsieur le ministre, cela ne viendra que confirmer la volonté de votre gouvernement de porter atteinte aux libertés communales. Dans ces conditions, il est à craindre que celles-ci ne se désintéressent de ces organismes qui seraient, en fait, placés sous la responsabilité du pouvoir central, et ne les laissent mourir de leur belle mort, car vous savez bien qu'ils ne peuvent agir que si la collectivité intéressée leur donne la vie.

Pour toutes les raisons que je viens d'indiquer dans ce bref exposé, le groupe communiste ne pourra pas s'associer à votre politique catastrophique de logement et refusera de voter votre budget. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. Cerneau, pour six minutes.

M. Marcel Cerneau. Monsieur le ministre, mes chers collègues, lors de l'examen du IV^e plan, j'indiquais à cette tribune, parlant des départements d'outre-mer, qu'une politique du logement digne de ce nom devait comprendre dans ses objectifs, avec une place prioritaire, la disparition des milliers de pailloles dont un grand nombre sont régulièrement détruites par chaque cyclone et reconstruites dans les mêmes conditions, faute de moyens financiers appropriés.

J'avais à ce moment présentes à l'esprit les suites catastrophiques du cyclone « Jenny », lequel, cinq mois auparavant, avait frappé l'île de la Réunion avec une soudaineté et une brutalité inouïes, faisant une trentaine de morts et causant des dégâts considérables aux cultures et aux habitations. Cinq mille cases détruites, onze mille maisons endommagées, tel était, pour l'habitat, le bilan officiel de ce cataclysme.

Je suis sûr que pour nos amis Antillais qui viennent de subir les effets désastreux de deux cyclones successifs, le problème de la construction de maisons pouvant résister à des vents très violents est d'une brûlante actualité.

Si j'ai rappelé le propos que j'ai tenu au mois de juin 1962, c'est moins sans doute pour marquer une déception quant à la modicité de l'aide octroyée à mon département au lendemain du cyclone « Jenny » — ni primes, ni prêts supplémentaires ne nous ont, en effet, été accordés à ce titre — que pour souligner à nouveau la place de l'habitat dans l'équipement social des départements d'outre-mer et l'insuffisance des moyens financiers qui leur sont consacrés.

Il ne vient à l'idée de personne de contester qu'un véritable bond en avant a été fait en 1955. Pendant l'année 1954, 19 logements seulement ont été construits à la Réunion ; mais dès 1955, grâce au système des prêts et des primes, ce nombre est passé à 322 pour atteindre 1.506 en 1963. Ces chiffres donnent la mesure du chemin parcouru en sept ans.

Actuellement, les comptes économiques le montrent, l'industrie du bâtiment fait vivre à la Réunion de 30.000 à 40.000 personnes, 50.000 même si l'on tient compte des effets induits.

L'investissement dans l'habitat, terrains compris, a atteint en 1962 environ 60 millions de francs et l'activité de la construc-

tion est devenue une des clés du volume de l'emploi à la Réunion, département dépourvu d'industrie et où l'agriculture insuffisamment encouragée ne peut plus faire face aux besoins résultant de l'intense croissance démographique.

Est-ce à dire que la situation de l'habitat ouvrier, rural et urbain, y soit, pour autant, satisfaisante ? Elle est loin de l'être.

L'augmentation rapide de la population, le très important retard à rattraper — j'ai rappelé lors de la discussion du IV^e plan que plus de 20.000 ménages se trouvaient en état de surpeuplement critique — font que les besoins demeurent considérables. Les demandes, toujours plus nombreuses, dépassent de beaucoup les possibilités en primes et en prêts.

M. le ministre d'Etat chargé des départements d'outre-mer se trompait — sa bonne foi n'est évidemment pas en cause ; il s'agit sans aucun doute d'une information mauvaise — lorsqu'il déclarait ici même, le 22 janvier 1963, que 2.934 logements avaient été construits en 1962 à la Réunion. Le chiffre donné par M. Jacquinot comme étant le nombre de logements construits est, en réalité, celui des logements autorisés. C'est bien 2.934 permis de construire qui ont été délivrés en 1962, mais 1.796 seulement ont été assortis de primes et 1.300 de primes et de prêts. En définitive, ce sont 1.506 logements, comme je l'indiquais tout à l'heure, qui ont été construits en 1962, c'est-à-dire seulement la moitié du nombre avancé par le ministre.

Ce chiffre apporte la démonstration de l'insuffisance du concours de l'Etat pour l'habitat.

Le IV^e plan faisait état, dans ses prévisions, de la construction de 2.000 logements par an. Cette cadence, on vient de le voir, n'a pas été respectée en 1962 et ne le sera pas davantage en 1963.

L'insuffisance du volume des crédits de prêts, le manque chronique de primes freinent le rythme de la construction des logements et principalement celui des logements sociaux très économiques destinés aux tout petits, c'est-à-dire à ceux-là mêmes qui vivent dans des conditions difficiles à l'intérieur de cases balayées à chaque cyclone.

Si l'aide de l'Etat était ce qu'il serait souhaitable qu'elle fût, le pourcentage de logements sociaux par rapport à l'ensemble des logements annuellement construits dans mon département passerait rapidement du taux actuel de 54 p. 100 à celui de 75 p. 100.

Après avoir indiqué que les logements sociaux très économiques doivent sans doute dans les départements d'outre-mer plus qu'ailleurs être placés au premier rang des préoccupations gouvernementales, je crois utile de signaler la nécessité de reviser dans un sens plus libéral la règle actuellement en vigueur pour l'obtention des fonds publics en ce qui concerne la construction des immeubles collectifs destinés à la location dans les villes. En raison du prix au mètre carré, de la surface maximale et du plafond autorisé trop faible, les immeubles construits à ce jour sont tous des Logécos.

Je dirai un mot maintenant des bidonvilles dont quelques-uns ont, fort heureusement disparu de certains secteurs urbains. Il en reste cependant beaucoup trop et les municipalités se heurtent souvent, pour les supprimer, à des problèmes de terrain qui ne sont certes pas particuliers aux départements d'outre-mer.

Il semble, toutefois, que la solution dans un bon nombre de cas pourrait être trouvée, à défaut d'un texte spécial pris en fonction de certaines situations locales, dans l'extension de la législation sur les zones à urbaniser en priorité et la rénovation urbaine.

Pour clore cette brève intervention, me plaçant sur le plan de la promotion sociale, je demanderai au Gouvernement s'il ne lui paraîtrait pas opportun de provoquer ou de prendre des mesures permettant de réserver aux petites et aux moyennes entreprises locales certains travaux, tranches de travaux ou fournitures dans les marchés publics et parapublics. Des dispositions de cet ordre, monsieur le ministre, ne manqueraient pas de favoriser l'installation souhaitable d'ouvriers qualifiés des départements d'outre-mer comme entrepreneurs et artisans. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Prioux, pour quinze minutes. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R. - U.D.T.)

M. Gérard Prioux. Mes chers collègues, si l'on me demandait d'établir aujourd'hui un dossier des problèmes que l'on groupe depuis quelques années sous le vocable d'intendance — mot qui a eu un certain succès (*Sourires*) — je crois que j'écrirais sur la première page : « Intendance n° 1 : la construction », tant est grave pour notre pays le problème du logement.

Le logement, problème social, se distingue de la construction, problème économique, je dirai même problème de production, qu'il me paraît indispensable de traiter comme tel, avec un planning très rigoureux de financement et de fabrication, et de considérer en même temps, d'ailleurs, comme un élément essentiel de l'expansion économique.

Je crois d'abord qu'il importe de cerner le problème. Plusieurs des orateurs qui m'ont précédé ont avancé des chiffres qui, en effet, commencent à être très connus dans l'opinion publique. Le IV^e plan prévoyait que notre pays devrait construire 350.000 logements par an, dont 100.000 pour tenir compte de l'expansion démographique et 100.000 pour rattraper les retards accumulés.

A ce propos, je rappellerai au passage que, tandis que l'Allemagne construit annuellement depuis plus de dix ans 500.000 à 550.000 logements, que tous ses besoins dans ce domaine sont près d'être satisfaits et que, dans deux ans, les loyers y seront entièrement libres, nous en sommes aujourd'hui à nous demander si nous atteindrons le chiffre annuel de 350.000 logements et comment nous pourrions passer au palier supérieur de 450.000 logements par an, qui semble devoir devenir notre rythme de croisière.

C'est avec un certain intérêt que j'ai noté dans le rapport de M. Taïtinger que l'an prochain, compte tenu des logements lancés, le chiffre de 370.000 ou celui de 380.000 logements achevés pourrait normalement être atteint, si cette progression tant attendue n'était malheureusement pas entravée par des retards dus à l'insuffisance des primes accordées. Comme, par ailleurs, j'ai remarqué que, dans une circulaire adressée il y a quelques mois à vos services départementaux, vous prévoyez vous aussi d'atteindre tout normalement le rythme de 400.000 logements en 1970 et de 450.000 en 1975, je me demande comment vous pourriez y parvenir.

A cet égard, la première question que je pose est la suivante : estimez-vous que, compte tenu des moyens qui vous sont accordés, vous pourrez réellement maintenir ce rythme, pour tant quelque peu inférieur à celui qu'on pourrait souhaiter, même s'il est supérieur aux prévisions du Plan, ce qui me paraît devoir être souligné et ce dont je tiens à vous féliciter ?

M. René Sanson, vice-président de la commission. Très bien !

M. Gérard Prioux. Mais outre le nombre des logements, d'autres problèmes se posent qui pèsent, eux aussi, sur les choix à faire.

Il ne suffit pas, en effet, de compter tous les logements comme une matière à statistiques et de dire qu'il en faut 300.000, 400.000 ou 500.000. Il convient encore de tenir compte de leur qualité, de leurs dimensions et de ne pas oublier que, de tous les pays qui bâtissent beaucoup, la France est celui où les logements sont les plus petits puisque leur superficie moyenne est de soixante-cinq mètres carrés.

M. René Sanson, vice-président de la commission. Et la Russie ?

M. Gérard Prioux. Je parle des pays de l'Europe occidentale, mon cher collègue.

Puisque je représente la Seine-et-Oise, laissez-moi ajouter, monsieur le ministre, que dans la région parisienne, où nombre de facteurs contribuent à renchérir les prix, cette superficie moyenne est encore légèrement plus faible que dans l'ensemble de la France. Je tenais à le souligner afin de vous permettre, éventuellement, de remédier à cette disparité.

Autre élément dont il convient de tenir compte : la localisation. Là aussi, il ne suffit pas de dire que l'on va construire un certain nombre de logements. Il faut auparavant savoir en quel lieu les situer, car on ne peut pas bâtir n'importe où. C'est dire que la définition d'une politique cohérente du logement suppose également la connaissance précise des perspectives de l'aménagement du territoire.

A cet égard, je signale au passage que dans la région parisienne surtout — mais aussi dans les zones de forte urbanisation — il se pose un problème fort préoccupant et auquel, me semble-t-il, vous devriez, monsieur le ministre, vous attacher. Je veux parler d'une sorte d'habitat semi-rural qui semble se développer autour de ces zones.

Cet habitat semi-rural intéresse, à vrai dire, de nombreuses communes de moyenne importance, dans la région parisienne certes, mais aussi ailleurs, comme peut-être la région de Toulouse. Il intéresse même des petites communes qui pourraient recevoir des logements ; je pense, en particulier, aux logements individuels dont vous voulez faciliter la construction.

S'occuper de ce problème et le résoudre serait un excellent moyen de faciliter les migrations internes, d'alléger la demande de logements urbains et de redonner vie aux micro-déserts qui entourent les grands centres.

Monsieur le ministre, j'ai entendu avec grand intérêt les nombreuses déclarations que vous avez faites à la presse, et tout récemment encore, dans lesquelles vous vous déclariez décidé à favoriser la construction de logements industriels. Votre pensée allant justement dans le sens que je souhaite, j'aimerais savoir — car cela n'apparaît pas dans votre budget — les dispositions que vous comptez prendre pour atteindre ce but.

Il importe de définir les dimensions du problème que vous avez à résoudre, de déceler, bien entendu, les obstacles et d'évoquer les moyens.

Il y a d'abord des obstacles de caractère administratif — et vous ne l'ignorez pas, monsieur le ministre, d'autres collègues l'ont signalé avant moi — au niveau même de vos services. Je ne voudrais pas vous faire de peine, mais je suis tout de même obligé de vous dire qu'il y a dans vos propres services un goulot d'étranglement qui me paraît assez grave et que d'autres services, d'ailleurs, s'emploient malheureusement à aggraver.

Il y a un certain état d'esprit à réformer. Peut-être me trouverez-vous trop sévère, mais j'oserai dire que « M. Leburau » sévit dans la construction avec un zèle coupable qu'aggrave trop souvent une compétence artistique douteuse, quoique sans appel.

Il faut reconnaître cependant qu'il a quelques excuses qu'on peut trouver dans l'inadaptation des moyens, dans la décourageante complexité de la réglementation avec laquelle il doit s'empoigner et dans les incertitudes de l'urbanisme.

Inadaptation des moyens : j'ai remarqué avec grand intérêt, monsieur le ministre, que votre budget traduisait la poursuite d'une politique de réduction des effectifs qui semble avoir été menée avec beaucoup de constance par vos prédécesseurs, et je m'en réjouirais si je ne notais au passage que cette réduction s'accompagne d'une augmentation des crédits. Je n'en ai pas encore trouvé la cause, vous me l'expliquerez peut-être ; mais je vous signale que, dans la région parisienne, où vraiment le mouvement d'urbanisation et de construction se développe, nous souffrons du manque de moyens. Peut-être n'ai-je pas bien « épluché » les crédits de votre ministère. Je ne sais si la création d'un nouveau corps d'inspecteurs généraux explique l'augmentation des crédits. Mais, sans contester l'intérêt de cette création, certainement utile, j'aurais préféré, pour la région parisienne, la mise en place d'un personnel d'exécution qualifié nécessaire aussi bien au chef-lieu d'arrondissement qu'éventuellement au chef-lieu du département.

Je dirai quelques mots de la réglementation inextricable que vous connaissez bien et dont vous êtes vous-même accablé. Un certain nombre de suggestions vous ont été présentées récemment par les élus locaux et ont été reprises par le conseil du district de la région parisienne, tendant à la décentralisation de l'instruction des permis de construire et à la simplification des procédures.

Je ne vous poserai pas de questions. J'aimerais simplement, monsieur le ministre, que vous soyez attentif à ce problème qui nous préoccupe beaucoup.

Quant aux incertitudes de l'urbanisme, je n'innove pas en en parlant. La construction n'est pas un terrain de jeu réservé aux fantaisies des esthètes des services de l'urbanisme. Ce qui importe, c'est d'abord de construire, bien sûr pas n'importe où ni n'importe comment ; mais il ne faut pas perdre un temps excessif aux études d'urbanisme. D'ailleurs, votre ministère ne s'appelle plus « ministère de la reconstruction et de l'urbanisme » mais « ministère de la construction » ; c'est donc bien le signe que la construction a priorité sur l'urbanisme.

Dernière observation avant d'en terminer avec ce chapitre : j'aimerais connaître les raisons pour lesquelles la commission permanente du permis de construire, prévue par le décret de novembre 1962 et dont la création avait précisément pour objet de mettre un terme à ces difficultés, n'a pas encore vu le jour, faute de textes d'application, alors qu'elle serait très utile.

La deuxième série de difficultés réside dans les problèmes techniques, et là, monsieur le ministre, je vous félicite, car j'ai constaté avec plaisir, à la lecture de votre budget, que vous aviez affecté des crédits supplémentaires importants à tous les organismes qui ont pour mission de rechercher les améliorations techniques à apporter à la construction. C'est une excellente chose.

Il est aussi un deuxième point sur lequel je voudrais insister et qui a été évoqué, d'ailleurs, par un de mes collègues. Vous êtes très soucieux d'accentuer le rythme de la construction et de faire en sorte que l'essor qui va en résulter ne pèse pas dangereusement sur les prix, ruinant ainsi l'effort de l'Etat.

Vous avez institué une table ronde où doivent être confrontées les opinions et les préoccupations des techniciens du secteur privé, des techniciens de votre ministère et des représentants des autres ministères, afin d'étudier la façon de développer cet essor sans peser sur les prix. C'est une excellente initiative, dont je tiens à vous féliciter.

Nous arrivons au problème foncier. Il se pose partout en Europe, mais de façon plus grave et plus aiguë en France en raison du retard pris par notre pays dans la construction et dans l'équipement, retard qui ne vous est pas imputable, bien entendu.

Je dois dire que la région parisienne, à cet égard, a le triste privilège de servir d'exemple. Elle est citée par le rapporteur spécial. Je ne reviendrai donc pas sur les chiffres qu'il a donnés. Le prix du terrain serait passé de l'indice 100, au 1^{er} janvier 1959, à l'indice 280 en juillet 1963. Dans la région parisienne ce chiffre est encore en dessous de la réalité. Nous avons été et demeurons très sensibles à tout ce que vous pouvez faire dans ce domaine, monsieur le ministre.

C'est pourquoi j'ai noté avec beaucoup d'intérêt votre décision d'affecter un crédit important au démarrage de l'Agence foncière de la région parisienne. J'espère que cet organisme nous procurera une aide dont nous avons besoin et ne viendra pas, au contraire, peser sur nous par la création de nouvelles réserves s'ajoutant aux réserves abusives des diverses administrations. De cela, vous vous préoccupez à très juste titre.

J'espère aussi que nous aurons à nous féliciter de l'intervention de textes nouveaux en matière de taxation. Je dis bien que je l'espère, car à vrai dire je trouve à ces textes un relent de fiscalité un peu suspecte. Ces textes, nous dit-on, permettront non seulement de juguler la spéculation, mais aussi de procurer à l'Etat qui en a besoin une partie de certains bénéfices de caractère exceptionnel et anormal. Acceptons-en l'augure.

Je regrette simplement que de ces ressources supplémentaires qui résulteront de l'application de ces textes nouveaux, vous ne tiriez vous-même aucun bénéfice direct.

En effet, il eût été souhaitable qu'ils se présentent sous une forme un peu différente pour que vous puissiez les utiliser au moins partiellement comme élément de votre politique foncière.

Je n'insiste pas davantage pour ne pas lasser l'attention de mes collègues et j'en viens maintenant au problème financier.

Un des orateurs qui m'ont précédé a signalé que ce budget présentait à cet égard une orientation nouvelle, et c'est vrai.

En effet, jusqu'à maintenant l'Etat a aidé 90 p. 100 de la construction. Dans votre budget, monsieur le ministre, vous donnez une orientation nouvelle à l'attitude de l'Etat ; l'aide que celui-ci accorde devrait être désormais réservée seulement à ceux qui en ont besoin ; l'épargne privée devant davantage se mettre au service de la construction.

Il en résulte que les dispositions que vous avez prises s'inscrivent normalement dans la ligne de ces préoccupations ; ce sont, d'une part, un relèvement des plafonds des ressources, d'autre part, un relèvement des plafonds des prêts et l'unification des régimes. C'est là un certain aspect des mesures prises.

D'un autre côté, il est prévu une augmentation du nombre des primes, mais avec un transfert interne au bénéfice des primes non converties et cela pour deux raisons qui sont indiquées par notre rapporteur : le plafonnement des prêts spéciaux et le lancement des sociétés immobilières qui, elles touchent les primes, mais n'ont pas droit à ces prêts spéciaux.

Cela me conduit à vous demander quels résultats vous attendez réellement du fonctionnement de ces sociétés d'investissement immobilier.

J'espère en tout cas que ce changement dans l'organisation de l'aide de l'Etat ne produira pas un coup d'arrêt un peu gênant à la veille de l'hiver et ne viendra pas s'ajouter à l'arrêt normal qui tient aux intempéries de l'hiver.

Je dois dire cependant, monsieur le ministre, que j'éprouve une certaine inquiétude à l'examen de ces mesures.

J'ai dit qu'elles s'inscrivaient logiquement dans l'orientation nouvelle que vous voulez donner à juste titre à la politique de construction.

Mais je pense qu'elles ne suffisent pas et qu'elles ont un côté inquiétant ; il y manque, en effet, le deuxième volet du dyptique. En admettant que vous ayez, d'un côté, ceux qui sont aidés par l'Etat, et de l'autre ceux qui, soit pour la location, soit pour l'accession à la propriété, auront recours à l'épargne privée, vous excluez nécessairement du bénéfice de l'aide de l'Etat des catégories qui jusqu'à maintenant pouvaient y prétendre : celles des petits fonctionnaires, des employés, des cadres moyens.

Ce qui m'inquiète, c'est que je ne vois pas comment, en contrepartie, ceux-là pourront accéder à une certaine forme de crédit qui ne soit pas trop lourde pour eux. D'ailleurs, monsieur le ministre, vous avez aussi cette préoccupation, puisque vous avez indiqué, il y a quelques mois, que vous recherchiez une formule permettant d'associer à une certaine proportion de capitaux publics des capitaux semi-publics et des capitaux privés.

Il m'aurait paru normal que cette formule pût voir le jour dès maintenant, au moment où apparaissent des mesures budgétaires qui changent la nature de l'aide de l'Etat. A cet égard, j'aimerais que vous nous disiez où vous en êtes, car ce problème me semble crucial.

Dans la mesure où vous aurez résolu ce problème, vous pourrez apporter à la construction des capitaux considérables. J'ai à peine besoin de donner les chiffres représentant l'activité de la construction. Pour 350.000 logements par an, en 1963, cette activité représente 13 milliards de francs, chiffre considérable. Par conséquent, dans la mesure où vous aurez pu résoudre votre propre problème, vous apporterez une contribution énorme à l'ensemble de notre économie.

En définitive, monsieur le ministre, votre responsabilité est considérable, non pas seulement en ce qui concerne le problème du logement, en votre qualité de ministre de la construction, mais aussi à cause de cette énorme masse d'investissements que représente la construction dans notre pays. Je disais, au début de mon exposé, que si je devais établir un dossier des problèmes de l'intendance, j'inscrirais en première page avec le n° 1, la construction, car 13 milliards de francs d'investissements représentent une activité économique considérable.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, revenant sur la tenue de la « table ronde » que j'ai évoquée, je souhaite que ces messieurs des finances — je suis heureux d'ailleurs de voir à son banc M. le secrétaire d'Etat au budget — viennent s'y asseoir et que, peut-être, perdant au contact des réalités ce visage fermé qu'ils prennent dès qu'on jette les regards sur leur bourse, qui est d'ailleurs la nôtre, ils nous accordent, d'une part, quelques largesses qui nous rendraient plus doux le vote de votre budget et, d'autre part, les moyens financiers publics et semi-publics qui permettraient d'associer largement l'épargne privée à la construction et de faire en sorte que, loin d'être pour le budget une charge croissante, la construction devienne un élément déterminant de notre expansion économique. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Grenet. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.)

M. Henri Grenet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne reviendrai pas sur les chiffres qui ont été donnés par les précédents orateurs et qui situent le niveau de la construction, de 1959 à 1963, autour de 315.000 logements construits annuellement, dont 90 p. 100 avec l'aide financière de l'Etat.

En vérité, tout le monde s'accorde à penser qu'il faudrait construire 425.000 logements par an pour éponger le retard des années précédentes, pour régler les problèmes posés par l'évolution démographique et par l'extrême vétusté du patrimoine immobilier français.

En fait, nous ne rattrapons pas le retard. Celui-ci s'aggrave chaque année. L'effort financier à consentir est considérable et il n'est pas inscrit dans le budget tel qu'il nous est présenté.

En raison du peu de temps dont je dispose, je désire surtout attirer l'attention de l'Assemblée et du Gouvernement sur deux éléments qui me paraissent contribuer à l'aggravation de cette situation.

Tout d'abord, les prix plafond.

Pour obtenir l'aide de l'Etat, les logements doivent répondre à des normes techniques et aussi ne pas dépasser les prix plafond déterminés par des arrêtés ministériels. Lors de la parution de l'arrêté du 22 mars 1958, l'indice des prix de la construction était au coefficient 1272.

Le 13 octobre 1963, ces jours derniers, un nouvel arrêté a été publié, qui permet une augmentation des prix plafond par rapport à 1958 de 23,70 p. 100, alors que l'indice des prix de la construction a augmenté durant la même période de 34,12 p. 100. Je me réfère à l'indice de la construction du mois de mai. Il est probable que celui du mois de novembre sera voisin de 38 p. 100.

Ainsi, malgré les progrès d'équipement des entreprises de construction, il est certain, en raison de cette distorsion, qu'on construira moins bien en 1963 qu'on construisait en 1958, c'est-à-dire que les programmes de logements sociaux continueront à être amputés, au gré des adjudications, d'éléments qualitatifs indispensables et des prestations auxquelles les locataires sont particulièrement attachés.

En outre, le dernier arrêté du 13 octobre 1963, en modifiant les prix plafond modifie aussi le financement des constructions de logements H. L. M. locatifs.

En effet, la hausse autorisée de 23,70 p. 100 n'est couverte par les prêts à taux réduit que pour une proportion de 11 p. 100.

En conséquence, alors que le financement antérieur était composé du prêt à taux réduit pour 85 p. 100 et du prêt complémentaire de la caisse des dépôts et consignations pour 15 p. 100, il comporte actuellement le prêt à taux réduit pour 77 p. 100 et le prêt complémentaire pour 23 p. 100.

Si vous savez, mes chers collègues, que les prêts à taux réduit ont une annuité de remboursement de 2,93 p. 100 et

que les prêts complémentaires de la caisse des dépôts et consignations ont une annuité de remboursement de 6,80 p. 100, vous comprendrez que le prix du loyer doive, en conséquence, être augmenté.

Je vous demande, monsieur le ministre, de revenir à une juste évaluation des prix plafond, de les fixer en fonction des prix réels de la construction, et ensuite de revenir au financement antérieur pour le secteur locatif des H. L. M.

La deuxième question dont je voulais vous entretenir est celle du financement des zones à urbaniser par priorité. Les Z. U. P. permettent aux collectivités locales de créer des réserves foncières et de développer harmonieusement l'urbanisme de nos villes. Ces Z. U. P. ont été un succès puisque, à l'heure actuelle, 133 zones à urbaniser par priorité ont été autorisées et que quelques autorisations sont encore en instance. Par ce moyen on espère, dans le courant des années à venir, construire environ 100.000 logements par an. Mais la mise en œuvre de cet objectif considérable nécessite un préfinancement qui est accordé par un organisme appelé le fonds national d'aménagement foncier urbain; le F. N. A. F. U. Celui-ci prête aux collectivités locales trois fois deux ans au taux de 2,50 p. 100.

Dans le budget que vous présentez, monsieur le ministre, des autorisations de programme accordées au F. N. A. F. U., en faveur des Z. U. P., sont limitées à 315 millions de francs, ce qui paraît absolument insuffisant pour réaliser les objectifs et préfinancer les opérations Z. U. P. engagées.

En outre — je le signale, car c'est très important — depuis deux à trois mois, on note un temps d'arrêt complet dans les opérations des diverses sections du F. N. A. F. U. à l'initiative, probablement, du ministère des finances, moins d'ailleurs en raison d'une modification du financement que, semble-t-il, par une volonté délibérée ayant pour motif la politique générale du ministère des finances.

Aussi les villes ou les organismes engagés ont-ils les plus grandes difficultés à poursuivre leur œuvre. Il est anormal, semble-t-il, que le Gouvernement, qui lutte contre la spéculation foncière — on ne peut que l'en féliciter — paralyse les initiatives qui permettent justement d'atteindre l'objectif qu'il recherche.

En définitive, au sujet de cette question, je vous demande, monsieur le ministre, un retour rapide à l'activité de la commission interministérielle du F. N. A. F. U., la fin de cette politique restrictive de crédits, une augmentation des autorisations de programme et la certitude que le ministère des finances débloquent en 1964 l'intégralité des avances prévues au budget, ce qu'il n'a pas fait en 1963.

Nous ne faisons pas ici de polémique politique et, malgré ses faiblesses, nous voterons ce budget.

Notre intervention est uniquement celle d'un administrateur local particulièrement attaché à la solution du problème du logement. C'est pourquoi nous dénonçons toutes les restrictions et difficultés qui paralysent notre action.

Les objectifs du IV^e plan sont déjà insuffisants en matière de logement et les réalisations sont en retrait par rapport à ces objectifs.

Il est donc indispensable que, dans l'ordre des priorités gouvernementales, au même titre que l'éducation nationale, le secteur de la construction fasse l'objet d'une promotion qui est d'une urgence impérieuse.

Le problème du logement au centre duquel nous nous trouvons, conditionne l'épanouissement normal de la société humaine. Sa solution assurera la santé morale et politique du pays. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.)

M. le président. La parole est à M. Matalon. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Daniel Matalon. Mesdames, messieurs, répondant hier aux divers orateurs qui lui reprochaient le nombre insuffisant de logements construits en faveur des rapatriés, M. le ministre des rapatriés déclarait : « Mais je ne suis pas le ministre de la construction et je dois agir avec les moyens dont je dispose ».

C'est donc tout naturellement que nous nous tournons vers vous, monsieur le ministre de la construction, pour vous demander ce que vous allez faire pour hâter la solution du problème posé par plus de trois cent mille familles de rapatriés non encore relogées.

J'ose espérer, monsieur le ministre, que vous n'éluderez pas avec la même facilité que votre collègue M. Missoffe la question ainsi posée et que vous ne nous direz pas : « Je ne suis pas M. le ministre des finances et je dois agir avec les moyens dont je dispose. » (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

M. Raoul Bayou. Très bien !

M. Daniel Matalon. Peut-il, en vérité, dans un tel domaine qui touche à la solidarité nationale, être question de moyens financiers ?

Le Gouvernement va-t-il faire l'aveu de son impuissance à prélever sur un budget qui s'élève à plus de 100 milliards de francs les quelque sept milliards de francs nécessaires à la construction des 250.000 ou 300.000 logements indispensables pour assurer un toit décent à ces compatriotes que le sort de l'histoire a si brutalement mis dans l'obligation de quitter leurs terres, leur situation, leur foyer dans des conditions contestables et en tout cas fort pénibles ? (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Le Gouvernement va-t-il faire l'aveu de son imprévoyance et de son incapacité à réparer ses erreurs de jugement ? En vérité, monsieur le ministre, c'est bien ainsi que le problème se pose.

Dix-huit mois après la signature des accords d'Evian, quelque 5.000 à 6.000 logements supplémentaires seulement ont été construits dans notre pays pour assurer le relogement de 400.000 familles de rapatriés.

Vous aviez pensé, au début de 1962 — vous étiez de bonne foi, j'en suis convaincu — que le retour de nos compatriotes d'Algérie s'effectuerait progressivement et que le lancement du programme spécial de 35.000 logements H. L. M. serait suffisant pour permettre l'accueil honorable des premières vagues de rapatriés.

C'était là une erreur d'appréciation fort regrettable, mais qu'il eût été possible de corriger, si vous en aviez eu la volonté.

Alors que vos services croyaient en un repli organisé s'effectuant par étapes, nous eûmes une fuite éperdue, un exode véritable, un abandon total dans des circonstances sur lesquelles il est inutile de s'étendre.

Le Gouvernement, mieux renseigné que quiconque, ne pouvait ignorer, dès le mois de mai 1962, que les choses ne se passeraient point comme il l'avait prévu, que le retour serait brutal, massif et total.

Nous avons donc le droit, après avoir regretté votre imprévoyance, de vous reprocher de ne pas avoir, depuis seize mois, proposé d'abord et pris ensuite les mesures nécessaires pour faire face à des circonstances exceptionnelles.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Je n'utiliserai, monsieur le ministre, que des chiffres dont personne ne contestera, je pense, l'exactitude. Ils sont pour la plupart puisés dans le rapport de M. Prioux, rapporteur spécial de la commission des finances pour le budget des rapatriés.

M. Prioux indique que 1.250.000 rapatriés ont été reçus en métropole, venant de tous les territoires et représentant 400.000 familles, dont 860.000 rapatriés d'Algérie représentant 290.000 familles.

Sur les 400.000 familles arrivées en France, il n'en n'a été logé au 1^{er} septembre 1963 que 41.600, soit environ une famille sur 10 et, lorsque tous les programmes en cours seront terminés, vous disposerez de 94.000 logements qui seront mis ainsi à la disposition de ces 400.000 familles, ce qui représentera moins de 20 p. 100 des besoins.

Bien entendu, dans ces chiffres figure la réservation de 30 p. 100 des logements prélevés sur les constructions H. L. M. qui étaient destinés à des familles métropolitaines et qu'il faudra restituer, ainsi que vous en avez pris l'engagement, ce que nous serions heureux, monsieur le ministre, de vous entendre confirmer.

Or il est bien évident que si la décision de prélever 30 p. 100 de logements H. L. M. en faveur des rapatriés pouvait être acceptée dans la mesure où elle était provisoire et permettait d'aider à la solution plus rapide de ce douloureux problème, elle ne peut être considérée comme une politique de relogement.

Il est bien inquiétant d'entendre M. le ministre des rapatriés déclarer qu'il va proposer la prolongation jusqu'à la fin décembre 1965 d'une mesure qui lèse gravement toutes les familles métropolitaines non logées ou mal logées qui attendent depuis des années un logement leur permettant de mener une vie meilleure, plus saine et plus décente. Ce n'est point par des palliatifs de cet ordre que vous arriverez à résoudre cet angoissant problème.

Au rythme actuel des constructions, ce n'est pas, vous le savez bien, avec les 325.000 ou 350.000 logements par an que vous nous laissez espérer que vous arriverez à satisfaire les besoins des métropolitains. Tous les spécialistes sont d'accord pour déclarer qu'il faudrait, pendant plusieurs années, au moins un rythme de 500.000 logements par an.

Depuis un an, la situation a été encore aggravée par la nécessité du relogement rapide des 300.000 familles de rapatriés. Avez-vous le courage, monsieur le ministre, de leur dire : « Il vous faudra attendre encore dix ans pour avoir le logement auquel vous avez droit ».

Allez-vous leur donner comme seule espérance, après les souffrances qu'ils ont endurées depuis des années, celle de continuer longtemps encore à vivre dans un misérable meublé, dans une sordide chambre d'hôtel, dans des baraques ou de vieux

wagons et de consacrer la presque totalité de leurs faibles ressources à payer des loyers exorbitants à des logeurs cupides ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

Voulez-vous me permettre, mes chers collègues, de citer encore quelques chiffres illustrant de manière incontestable la gravité de cette situation ?

Il est notoire que le département que j'ai l'honneur de représenter dans cette Assemblée, les Bouches-du-Rhône, est celui dans lequel s'est concentré le plus grand nombre de rapatriés : 150.000 environ, représentant 50.000 familles.

Savez-vous combien de ces familles ont été relogées par les soins des pouvoirs publics depuis le mois de juillet 1962 ? Deux mille seulement. Voulez-vous le détail ? Il s'agit de 1.200 logements prélevés sur les groupes construits par des constructeurs privés, de 200 logements préfabriqués et de 600 logements prélevés sur les constructions H. L. M.

Quelles sont les perspectives jusqu'au mois de juin 1964 ? 500 logements à prélever sur les constructions H. L. M., 500 logements réservés dans les groupes construits par des promoteurs privés et 2.000 logements au titre du programme spécial destiné aux rapatriés.

Au total, au mois de juin 1964, soit deux ans après l'exode, 5.000 familles sur 50.000 auront été relogées dans le département des Bouches-du-Rhône, soit une famille sur dix.

M. Raoul Bayou. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Matalon ?

M. Daniel Matalon. Volontiers.

M. Raoul Bayou. Mon cher ami, je voudrais, pour illustrer votre propos et renforcer votre argumentation, vous citer le cas de la ville de Béziers qui, comme Marseille, est une de celles qui ont connu l'afflux de rapatriés que vous connaissez.

L'office municipal d'H. L. M. de Béziers est saisi de 856 demandes émanant de familles qui peuvent revendiquer le titre de rapatriés d'Afrique du Nord. Plus de la moitié de ces demandes resteront sans réponse lors de l'achèvement des travaux en cours.

Or l'office dispose d'un terrain utilisable immédiatement pour construire 150 logements H. L. M. au tènement de « la Devèze ».

L'autorité préfectorale, lors de l'attribution des crédits réservés actuellement aux rapatriés d'Algérie, avait laissé espérer que les crédits correspondants seraient très rapidement attribués. Cette promesse avait été confirmée à Montpellier, lors de son passage, par M. Boulin.

L'office peut également étendre ses programmes en préfabrication sur le terrain de « Gargailhan », logements préfabriqués qui permettraient, en outre, de donner du travail aux ouvriers des usines Foga qui, vous le savez, connaissent des moments difficiles.

L'office souhaiterait donc obtenir de nouveaux financements pour réaliser très rapidement ces habitations qui satisferaient à la fois les rapatriés d'Algérie et les besoins des métropolitains.

Je sais que vous avez à cœur, monsieur le ministre, de résoudre ces problèmes, mais j'aimerais, comme mon ami M. Matalon, que vous nous assuriez que votre concours nous est acquis et que les crédits seront débloqués. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Daniel Matalon. Les propos de M. Bayou confirment mes déclarations. Il n'est pas possible, monsieur le ministre, que l'on puisse laisser, sans s'insurger, dresser un bilan de facilité et euphorique qui laisserait penser que le problème des rapatriés est pratiquement résolu.

Nos compatriotes d'Algérie ont trop souvent été amèrement déçus par des promesses irréalisées pour que nous ayons aujourd'hui l'audace de leur faire croire que les dispositions prises par le Gouvernement vont permettre de résoudre définitivement leurs problèmes.

Il importe donc que le Gouvernement indique clairement et sans équivoque les mesures qu'il compte prendre et qu'il ne pratique pas la politique de l'autruche, car se cacher les difficultés n'est pas le meilleur moyen de les surmonter.

Tous les rapatriés attendent avec impatience des déclarations du Gouvernement précisant ses intentions sur tous les problèmes qui leur sont chers.

Nous devrions tous dans cette enceinte regretter profondément qu'une très large discussion n'ait pas eu lieu sur un sujet d'une telle importance, d'une telle résonance et d'une telle ampleur qui, en définitive, a été traité presque à la sauvette, à l'occasion d'une discussion budgétaire, comme si le Gouvernement, craignant de l'aborder de front, l'escamotait à l'opinion française et surtout au million de Français d'Algérie. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

Lorsqu'on sait, mesdames, messieurs, dans quelles conditions la République fédérale d'Allemagne a su accueillir, reclasser, reloger plusieurs millions de réfugiés, il n'y a pas lieu d'être fier du bilan décevant que nous enregistrons aujourd'hui.

Notre pays avait les moyens pour réussir cette mission. La France et tous les Français en avaient la volonté. Pour un Gouvernement se proclamant fort, stable et prévoyant, ce devrait être chose très aisée. C'est encore possible aujourd'hui, monsieur le ministre, si vous acceptez de résoudre courageusement et hardiment ce problème. C'est pour vous une obligation impérieuse. Votre responsabilité serait grande et vous seriez très sévèrement jugé si vous n'en preniez pas conscience. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

M. le président. La parole est à M. Brousset pour dix minutes. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T.)

M. Amédée Brousset. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention sera brève et tout entière consacrée aux problèmes nouveaux que pose la rénovation urbaine, c'est-à-dire à la prise de conscience de la nécessité, devenue chaque jour plus impérieuse, de rebâtir nos villes sur nos villes, de mettre un terme aux satellisations dispendieuses et démoralisantes à plus d'un titre — et je pense à Sarcelles, d'autant que cette réalisation a été voulue comme un exemple — en un mot, après la reconstruction des logements et des bâtiments détruits par la guerre, œuvre en grande partie terminée, après la mise en place — que vous achevez à peine, monsieur le ministre — d'un système accéléré de constructions nouvelles mais, hélas ! extensif, de la nécessité d'accommoder nos villes aux réalités de l'existence moderne ainsi qu'aux exigences du progrès.

Tandis que vous achevez de mettre en place les moyens nécessaires à cette construction désespérément extensive et généralement fort loin du centre des villes, des maisons s'écroulent par vétusté au cœur de notre capitale, des taudis se multiplient chaque jour dans la proche banlieue et l'air pollué, l'eau suspecte vous acculent littéralement à promouvoir d'urgence un nouveau cadre, dans les domaines administratif, foncier et financier, afin de satisfaire aux exigences de la « restructuration » de nos grandes villes.

Bien sûr, ce n'est pas votre faute, non plus que celle de la majorité. C'est le lourd héritage du passé.

Je suis de ceux qui pensent profondément que ce nouveau problème ne pourra être abordé et résolu que par des moyens nouveaux, dans un cadre en grande partie différent de vos précédentes et présentes préoccupations.

Il ne faut pas se faire d'illusions : il résultera du fait que 195 millions de francs de crédits soient réservés à la rénovation urbaine en 1964 — en accroissement d'ailleurs sensible, si on les compare à la dotation de l'an dernier — que, comme en 1962, comme en 1963 et comme, hélas ! précédemment, les crédits inscrits ne permettront pas d'aborder l'an prochain les grandes opérations d'urbanisme devenues chaque jour plus urgentes.

Pourtant, que de bavards impénitents s'expriment sur ce sujet brûlant, bien entendu désorientent l'opinion publique, et retardent en fait le grand départ de la rénovation urbaine. Le public s'effraie des lenteurs apportées à la réalisation du curetage de quelques îlots urbains et les capitaux privés fuient devant les lourdes charges d'un nouvel équipement public et social, base essentielle des rénovations.

Si vous pouvez à juste titre souligner l'importance de la participation de l'Etat, c'est-à-dire quelque 95 p. 100, dans les programmes de construction de logements actuellement en cours, en matière de rénovation les fonds spéciaux et les crédits du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme — le F.N.A.F.U. — seront épuisés dès le premier trimestre. Les efforts des communes et des particuliers, souvent associés en syndicats de rénovation, se révéleront encore vains.

Je n'ai pas le cœur de rapporter à cette tribune le détail des tribulations du maire d'une grande ville de la proche banlieue de Paris qui, après avoir accompli cent douze formalités diverses, se présentait au F.N.A.F.U. à la mi-février dernier pour s'entendre dire qu'il n'y avait plus de fonds disponibles.

Et des maisons continueront encore à s'écrouler au cœur de Paris, les taudis à se multiplier. Et le cœur commercial de notre capitale, par exemple, sera bientôt frappé d'asphyxie totale par l'exiguïté de ses rues et l'absence de passages à niveaux différents, par l'incapacité, faute de moyens financiers, de promouvoir une grande politique de restructuration des grandes villes de France, source de profondes déconvenues économiques et sociales.

Car, enfin, ce centre commercial de Paris représente le secteur tertiaire, comme on dit, qui fait vivre près de six millions de Français, dont trois millions, chaque jour, entrent dans l'enceinte des vingt arrondissements et en sortent.

Quels que soient les colloques, les conférences et les réunions d'experts, tout assainissement de l'air ou de l'eau devient impossible, tandis que matériellement les lotissements s'éloignent de plus en plus du centre des cités et posent, à un rythme sans cesse accru, d'inextricables problèmes de viabilité, de transports et de psychoses sociales.

Au demeurant, si le IV^e Plan s'exécute en général assez normalement, le secteur de la rénovation urbaine accuse un immobilisme inquiétant. Il avait été prévu dans ce domaine une cadence annuelle de 25.000 logements dès 1962, pour atteindre 50.000 logements par an en 1965 et la « vitesse de croisière » de 50.000 logements en 1970, sur un programme de plus d'un million de logements, c'est-à-dire une vitesse de croisière d'un centième des besoins. Sur ces estimations cependant modestes et bien progressives, les récentes statistiques accusent un chiffre inférieur à 6.000.

Je ne crois pas cependant que l'ampleur et les difficultés de cette tâche nouvelle soient de nature, à vous décourager, mais, tout au contraire, je pense qu'elles doivent vous passionner et exciter l'imagination de vos services, en particulier dans la recherche des moyens financiers. Votre ministère a bien réussi à reconstruire les 1.500.000 logements détruits par la guerre et vous achevez d'élaborer, après de multiples difficultés, des programmes nouveaux de construction dotés de crédits réels.

Mais le fait que l'Etat participe à 95 p. 100 souligne à l'évidence la méfiance des détenteurs de capitaux privés, non seulement des banques, mais plus encore des ayants droit et des propriétaires.

En matière de rénovation urbaine, il s'agit de restreindre la participation de l'Etat aux seuls équipements publics et d'inciter les éléments moteurs de la population intéressée à souscrire entièrement l'autre part.

Je ne dis pas qu'il faille transformer les 95 p. 100 de capitaux d'Etat en 95 p. 100 de capitaux privés. A tout le moins pourrait-on parvenir à un juste équilibre de 50 p. 100, faute de quoi mon propos serait aussi inutile que tous les discours dont j'ai souligné l' inanité.

Et pourtant, en Amérique, 95 p. 100 des capitaux — ce chiffre est cité dans les documents de nos rapporteurs — proviennent du secteur privé. Il est juste de reconnaître que ce résultat n'a pas été obtenu en un jour et que, pendant des années, des villes comme Chicago et Philadelphie ont connu des difficultés comparables aux nôtres. Mais elles ont su imaginer les moyens d'y parer et les mettre en œuvre.

Faute de temps, je me bornerai à citer le F. H. A., ou *Federal Housing Administration*, familièrement appelé le *Fanny May*, et à vous inviter, mes chers collègues, à prendre connaissance des dernières propositions formulées par Jacques Riboud dans son ouvrage consacré à l'expansion économique.

Pour que les crédits affluent dans les opérations de rénovation urbaine il a suffi de deux mesures concordantes : un crédit à long terme — quarante-cinq ans — et à 2 p. 100 d'intérêt consenti par un organisme d'assurance générale. Non seulement cette institution para-étatique, et même assez éloignée de l'Etat, a pu assurer le financement, par de multiples sources bancaires et privées, des grands programmes de rénovation urbaine, mais encore elle a pu constituer d'importantes disponibilités. Quant à la proportion des sinistres, c'est-à-dire des non-remboursements, après intervention de *Fanny May*, elle s'est révélée être de l'ordre de 0,15 p. 100.

A la réflexion, il n'y a pas de raison de douter qu'un système de garantie si efficace ne soit pas concevable en France. Il s'agit en fait d'une nouvelle forme de procédés financiers dans le cadre général de l'économie concertée, qui nous est devenue habituelle et qui porte la marque d'une fabrication bien française, puisqu'elle est l'œuvre de nos grands économistes nationaux.

J'ajoute que, dans ce domaine, l'incessante tracasserie du pouvoir de l'Etat, due à l'importance habituelle de ses participations, a cessé d'exister et que les circuits d'autorisation préalable ont été fort intelligemment réduits au minimum.

Voilà, à mon sens, la voie dans laquelle il conviendrait de s'engager. Puisse un jour, monsieur le ministre, votre ministère ne plus multiplier à l'excès des procédures sans cesse plus contraignantes, mais se faire apprécier au volume de ses idées nouvelles et au mètre carré de ses décisions efficaces ! (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. François Perrin.

M. François Perrin. Je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur la pénurie de main-d'œuvre dans l'industrie du bâtiment, notamment dans les entreprises spécialisées. C'est un problème inquiétant et, surtout, c'est un facteur de hausse des prix.

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous preniez les mesures qui s'imposent en vue de remédier à cette situation.

L'effort doit porter d'abord sur la formation professionnelle des jeunes. Il faut faire en sorte que la jeunesse se sente attirée vers les métiers du bâtiment.

Il faut, d'autre part, favoriser l'entrée en France de main-d'œuvre étrangère. Trop souvent des entreprises doivent attendre six à huit mois avant qu'on autorise l'entrée en France d'ouvriers portugais ou espagnols, qui forment une main-d'œuvre de qualité. Il conviendrait donc de simplifier les démarches à cet égard.

Il faudrait aussi améliorer les conditions de travail, de confort et de sécurité dans l'emploi pour les ouvriers du bâtiment.

Il arrive que des chantiers s'achèvent brutalement. On procède alors au débouchage d'une main-d'œuvre de qualité qui risque de se trouver sans travail pendant plusieurs mois. Les ouvriers du bâtiment préféreraient, on s'en doute, un emploi stable et moins rémunéré à une tâche mieux payée, mais seulement temporaire.

En ce qui concerne les primes, je vous demande, monsieur le ministre, d'envisager leur répartition sur le plan national, non pas selon l'importance de la population du département, mais en fonction du volume des demandes de primes déposées dans chaque département. Il est, en effet, des départements à forte densité démographique, mais à faible densité de construction, dont les primes sont honorées en quelques mois, alors que des départements à situation inverse doivent attendre deux ou trois ans avant d'avoir satisfaction.

C'est le cas du département de l'Isère, et vous le savez, monsieur le ministre.

En ce qui concerne les communes rurales, votre plan envisage seulement l'attribution de 9.000 primes pour l'ensemble de la France. Là encore, un effort s'impose si l'on ne veut pas trahir l'esprit du plan d'aménagement du territoire.

Il faut encourager les régions rurales qui, elles aussi, ont consenti un gros effort pour accueillir nos amis rapatriés d'Algérie. Malheureusement, ceux-ci ne sont pas toujours logés dans des conditions satisfaisantes, parce que les municipalités manquent de moyens.

D'autre part, en augmentant le nombre des primes destinées aux communes rurales, non seulement vous permettrez un meilleur aménagement du territoire, mais vous contribuerez au maintien sur place d'une main-d'œuvre jeune qui a tendance à partir vers la ville, aux charmes attractifs. Elle resterait dans nos villages si elle y trouvait du travail, des logements décentes et l'équipement scolaire, sportif et culturel indispensable à notre époque. Il importe donc de prendre toutes les mesures de nature à ralentir le dépeuplement de nos campagnes, que chacun déplore à juste titre.

Je vous demande aussi, monsieur le ministre, de faire un effort tout particulier en faveur de l'accession à la propriété, notamment en assouplissant son mode de financement. En effet, si cette formule est aujourd'hui à la portée des familles riches ou aisées, les familles de condition modeste peuvent difficilement y recourir.

Or, nombreux sont les Français, on le sait, qui souhaiteraient posséder un petit pavillon ou une petite villa.

En œuvrant dans le sens que je préconise, non seulement vous satisferez l'opinion publique, mais vous soulageriez les finances de l'Etat. Je me demande, en effet, quel volume atteindront, dans quelques années, les charges publiques entraînées par la prolifération des constructions d'H. L. M. Cette formule est certes valable, mais à condition qu'on reste dans des limites raisonnables.

Le problème revêt également un aspect social et humain. Combien de ménages de condition modeste, n'ayant plus de charges de famille, se voient obligés, à l'âge de la retraite, de quitter ces logements locatifs parce qu'ils manquent des ressources nécessaires pour payer leur loyer ! Si l'accession à la petite propriété avait été davantage encouragée, ces braves gens auraient pu assurer dans de meilleures conditions la sécurité de leurs vieux jours, car leur retraite aurait été améliorée d'autant par l'économie d'une location.

Monsieur le ministre, je vous demande de prendre en considération ces quelques observations inspirées d'un esprit d'équité sur le plan humain. Ce faisant, vous aurez bien travaillé pour l'aménagement du territoire et pour le bien des hommes. C'est ce que je souhaite. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. de Poulpiquet.

M. Gabriel de Poulpiquet. Monsieur le ministre, à la page 100 de l'état annexe, tableaux 1 et 2, figure la répartition chiffrée des attributions de logements à construire avec l'aide de l'Etat, par circonscription d'action régionale.

Comment entendez-vous concilier la décision que vous avez prise de répartir ainsi les contingents d'attribution par région, avec cette décision, dont je me réjouis, d'accorder une priorité dans l'attribution des primes et des prêts aux familles sans logement, ne possédant pas de capitaux et à qui l'aide de l'Etat est indispensable si elles veulent se loger ?

Je crains que ces deux décisions ne soient pas aisément conciliables. En effet, pour certaines régions où le revenu moyen des familles est relativement faible, l'insuffisance du nombre des primes ne permettrait peut-être pas de satisfaire les demandes émanant des catégories considérées, à juste titre, comme devant être prioritaires. En revanche, dans d'autres régions plus privilégiées, on risque de donner satisfaction à des demandeurs aux revenus élevés, ou à ceux qui, déjà pourvus d'un logement, construisent dans un but lucratif, voire à des sociétés de construction à caractère spéculatif.

J'aimerais vous entendre dire, monsieur le ministre, que, si besoin est, des transferts de région à région pourront s'effectuer en cours d'année, afin que les barèmes de priorités soient établis non pas par région, encore moins par département au sein d'une même région, mais pour l'ensemble de la France.

En ce qui concerne l'habitat rural, vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, les services que rendent aux agriculteurs les primes de 4 p. 100, notamment pour la modernisation des habitations. Il est indispensable que des crédits suffisants soient inscrits au budget pour que vos services puissent faire face aux demandes en instance. Il importe que, pour les départements à population agricole et rurale dominante, comme les départements de l'Ouest, les crédits répondent aux nécessités.

Il serait nécessaire aussi, étant donné l'augmentation croissante du coût des travaux, que le plafond — actuellement de 12.000 francs — pour la tranche subventionnable soit relevé. J'insiste sur ce point.

Quant à la construction en milieu agricole et rural, si les demandes sont moins nombreuses que dans les villes, elles sont généralement formulées par des familles qui doivent être classées parmi les prioritaires. Je pense que vous ferez le nécessaire à cet égard, monsieur le ministre.

J'ai entendu dire que 9.000 logements seulement seraient construits dans les communes rurales. Je suppose qu'il s'agit là d'une erreur et j'espère que vous pourrez me rassurer sur ce point, car ce chiffre me paraît dérisoire.

Tout ce qui concerne l'habitat rural semble désormais dépendre de plus en plus de votre ministère puisque le crédit agricole n'accorde plus de prêts à cet effet, comme autrefois, ce que je regrette, et que les crédits de subvention à l'habitat rural inscrits au budget de l'agriculture sont en diminution. Il est donc indispensable qu'en compensation votre ministère soit en mesure de faire face aux besoins urgents des ruraux.

J'aimerais savoir dans quelles conditions, par quel organisme et à quel taux les ruraux pourront obtenir les prêts pour l'amélioration de l'habitat rural aussi bien que pour la construction.

J'espère, monsieur le ministre, que votre réponse sera de nature à apaiser mes légitimes inquiétudes. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Barbet. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. Raymond Barbet. Mesdames, messieurs, de nos jours la construction de logements ne pose pas seulement un problème de crédits de construction proprement dits, car l'édification de grands ensembles ou de grandes unités d'habitation, avec toutes les installations sociales ou d'utilité publique qui leur sont nécessaires, oblige à l'acquisition de terrains libres de toute occupation. En outre, de plus en plus, le maître d'œuvre doit, afin de répondre à toutes les prescriptions d'urbanisme — élargissement ou création de voies, espaces verts, centres commerciaux, établissements administratifs, sociaux ou éducatifs, etc. — envisager et réaliser l'acquisition d'immeubles parmi lesquels se trouvent un nombre assez important de petites propriétés familiales.

Pour la région parisienne, l'opération d'aménagement dite de la Défense, qui s'étend des rives de la Seine à Neuilly, Puteaux, Courbevoie jusqu'à Saint-Germain, l'opération dite « antenne de Bagnole », qui intéresse de nombreuses localités de la banlieue est, se traduisent par d'amples programmes d'aménagement.

Cependant, d'autres aménagements, dans et hors la région parisienne, s'ils sont de moindre envergure, posent des problèmes analogues pour les petits propriétaires qui sont l'objet d'une mesure d'expropriation.

Or, dès l'instant qu'il a été procédé à toutes les enquêtes réglementaires, l'administration se considère quitte envers les expropriés lorsque le juge foncier a fixé le montant de l'indemnité de dépossession. Celle-ci ne tient compte que de la valeur vénale après application des coefficients de vétusté. On ne

répare pas intégralement, dans ces conditions, le préjudice causé qui correspond en fait à la valeur de reconstruction du bien auparavant possédé.

Il en résulte que ces petits propriétaires, de condition modeste, ces travailleurs qui non seulement se sont privés de loisirs mais ont souvent été contraints de restreindre la nourriture de la famille, de sacrifier leur habillement, de braver la fatigue en consacrant leurs jours de repos et de vacances à se construire un toit, se trouvent subitement plongés dans la plus grande inquiétude et placés devant les pires difficultés.

Est-ce de cette façon que doit s'exprimer à leur égard la reconnaissance de la nation ?

Non seulement nous ne le pensons pas, mais nous condamnons de tels procédés et nous estimons que des initiatives et des décisions doivent être prises par le Gouvernement — puisqu'il s'arroge tous les pouvoirs — et par l'Assemblée pour reconnaître aux petits propriétaires expropriés le droit à la reconstitution intégrale de leur bien.

Dans telle région, comme celle de la Défense, c'est un établissement public qui conduit les opérations d'aménagement. Dans telle autre, comme à Montataire, c'est une société d'économie mixte départementale, la S. E. D. O. Dans l'un et l'autre cas, comme pour toute autre expropriation pour cause d'utilité publique, les petits propriétaires sont réduits au même sort.

A Montataire, près de deux cents petits propriétaires se voient dépossédés de leur maigre bien, maison ou jardin. Parmi eux, la situation des plus âgés est particulièrement tragique.

Quelle que soit la région où ils habitent, les petits propriétaires expropriés estiment, avec juste raison, qu'aucune différence n'est à faire entre la destruction de leur maison d'habitation par un bulldozer et les dommages subis par fait de guerre. Pourtant, le traitement n'est pas le même. Pour les premiers, la reconnaissance de leur dommage n'est que partielle ; pour les sinistrés de guerre — et c'est justice — la reconstitution du bien est entièrement assurée.

Pour les locataires, tout en étant différent, le dommage existe cependant puisque, dans le nouveau logement qui leur est affecté, ils sont soumis à une législation nouvelle qui les oblige au paiement de loyers plus élevés, plus difficiles encore à supporter par les personnes âgées, et parce que le titre d'ancien locataire ne leur est pas reconnu.

J'ajoute que la situation des petits commerçants et des petits artisans est analogue et que leurs difficultés ne sont pas moindres.

La mise en application de plans d'urbanisme au détriment des plus petits ne peut se poursuivre dans de telles conditions et lorsqu'il y a un dommage, celui-ci doit être intégralement réparé.

C'est une question de crédits, direz-vous. Ils ne vous font pas défaut, messieurs du gouvernement, puisque vous vous proposez d'utiliser, l'an prochain, 2.000 milliards d'anciens francs pour les dépenses militaires, que vous pourriez très facilement réduire si vous acceptiez de vous associer aux initiatives internationales favorables au désarmement et à la paix. C'est une fois de plus ce que nous demandons au pays d'exiger de vous. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. Grussenmeyer, dernier orateur inscrit.

M. François Grussenmeyer. Mesdames, messieurs, je n'ai qu'une observation à présenter : Je constate que malgré les appels pressants lancés de tous les côtés de cet hémicycle, depuis des années, en faveur des personnes âgées titulaires de titres mobiliers, aucune modification des dispositions en vigueur n'est intervenue ; aucune ne figure non plus au projet de budget pour 1964. Ces titres restent toujours inaliénables et payables par dixième chaque année.

On ne peut que regretter profondément ce manque de compréhension, mais comme il ne faut ni désespérer ni désarmer, je me permets une nouvelle fois de me faire l'interprète de nos vieilles gens qui désirent, après tant d'années d'attente, le paiement de leurs indemnités.

Si les disponibilités financières ne devaient pas permettre le remboursement immédiat de tous les titres mobiliers, le Gouvernement pourrait au moins envisager la possibilité d'anticiper le paiement de ces titres en réduisant, par exemple, les échéances de dix à cinq ans et de rembourser intégralement les titulaires de pensions de vieillesse, c'est-à-dire les personnes âgées de plus de 65 ans, ou de 60 ans en cas d'invalidité.

Monsieur le ministre, vous avez su convaincre en son temps M. le ministre des finances quant à l'opportunité du paiement forfaitaire des reliquats des dossiers mobiliers, opération qui, il faut le souligner, fut une réussite, car en un temps record vos services ont pu liquider rapidement un grand nombre de dossiers immobiliers.

Connaissant votre ardeur, votre souci de bien faire, mais aussi et surtout votre esprit social, je souhaite que vous arriviez à persuader M. le ministre des finances, non seulement du caractère social que présente le paiement aux vieux et aux invalides de l'indemnité qui leur est due, mais aussi de l'équité de cette mesure. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la construction.

M. Jacques Maziol, ministre de la construction. Monsieur le président, mesdames, messieurs, tout a été dit, je pense, sur le budget de la construction. Je me propose de reprendre rapidement les questions particulières qui m'ont été posées, puis, traitant le problème d'ensemble, de répondre globalement à celles que j'ai pu grouper.

M. Grussenmeyer, une fois de plus, a posé le problème des personnes âgées détentrices de titres mobiliers de dommages de guerre et qui souhaitent percevoir en argent la valeur de ces titres. Etant donné que ces titres sont en circulation, tout ce que je puis faire, c'est de demander au ministre des finances d'envisager un remboursement forfaitaire. Je veux donner l'assurance que la question sera étudiée, et je suis persuadé qu'il pourra lui être apporté une solution.

M. François Grussenmeyer. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre de la construction. Parmi les questions particulières, M. Prioux a observé que l'achèvement des dossiers de dommages de guerre devait entraîner une diminution des effectifs et que, cependant, les crédits correspondants de mon budget étaient encore en augmentation. Cela s'explique facilement : cette augmentation tient à la revalorisation des traitements et à l'application des statuts.

Il reste que des licenciements de personnel temporaire se produiront obligatoirement. Comme je l'ai déjà déclaré, je m'efforce de traiter cette question avec le maximum d'humanité et d'obtenir le plus souvent le reclassement dans d'autres administrations des personnels en cause.

M. Brusset a traité la question de la rénovation urbaine. A la technique de rénovation urbaine nous avons tenu à apporter un complément, la restauration immobilière qui la rendra plus souple et qui permettra d'associer les propriétaires à l'œuvre de restauration des vieux quartiers de nos villes.

Qu'il s'agisse de restauration immobilière ou de rénovation urbaine, nous nous préoccupons de faciliter ces opérations en mettant au point de nouveaux mécanismes. Je me suis rendu compte qu'il était essentiel, pour que ces opérations puissent se dérouler normalement, qu'avant même de les entamer, il soit prévu le relogement de la population intéressée.

Parlant de l'habitat rural, M. de Poulpique m'a demandé de lui préciser que l'aide de l'Etat n'était pas limitée à la construction de 9.000 logements. Effectivement, les crédits ouverts permettent l'amélioration de 9.000 logements ruraux, mais il faut y ajouter la construction neuve en milieu rural, qui se poursuivra comme par le passé. Je précise en outre, comme je l'ai d'ailleurs déjà indiqué, qu'en 1964 nous comptons donner la priorité à la maison individuelle, ce qui somme toute est encore à l'avantage des milieux ruraux.

A propos des départements d'outre-mer, M. Cerneau a souligné l'effort qui avait été fait, ces derniers temps, aussi bien à la Réunion qu'à la Martinique où un crédit spécial a été prévu pour réparer les dégâts du cyclone. Il va de soi que j'ai l'intention de réserver aux entreprises locales les travaux qui seront faits dans ces départements, ainsi que le veut d'ailleurs la logique.

Je passe maintenant aux questions de caractère plus général et je vais essayer d'y répondre globalement. Cela me donnera l'occasion de préciser comment j'ai l'intention d'orienter l'action de mon ministère, avec les crédits qui me seront consentis. A cet égard, j'ai le devoir, mesdames, messieurs, de me montrer aussi explicite que possible.

Cette action — on l'a compris et on me l'a dit — manifeste une double volonté. Volonté de rendre plus efficace et plus sociale l'aide de l'Etat, volonté de rendre possible l'extension de la construction privée.

En ce qui concerne l'aide de l'Etat, les premiers textes qui sont parus concernent le secteur H. L. M.

C'est le secteur le plus social : aussi l'ai-je défendu jalousement contre toute réduction à l'occasion du plan de stabilisation. C'est pourquoi le nombre de logements H. L. M. prévus est resté fixé à 135.000 ; c'est pourquoi aussi les décisions déjà prises de relever le prêt principal et de garantir en sa totalité le financement complémentaire des constructions H. L. M. ont été maintenues.

Dans ce secteur, il est une catégorie plus particulièrement sociale encore, celle qui est connue sous le nom de programme social de relogement ou P. S. R. En son nom comme en celui de M. Mondon, M. Perrin a évoqué les difficultés que rencontrent assurer le financement de l'achat et de la viabilité des terrains.

Nous avons prévu un prêt complémentaire de 20 p. 100 destiné au seul P. S. R. Il a précisément pour objet d'assurer le financement, dans des conditions d'intérêt favorables, des achats de terrains et de la viabilité.

En ce qui concerne le secteur locatif H. L. M., il a été décidé d'augmenter de 11 p. 100 le prêt principal et d'assurer la garantie de la totalité du financement complémentaire par la caisse des dépôts et consignations.

On a prétendu qu'étant donné l'augmentation des coûts de la construction, le nombre de logements H. L. M. qui seront effectivement lancés cette année serait inférieur à celui qui est actuellement prévu. Je puis, au contraire, donner à l'Assemblée l'assurance que les prévisions seront atteintes car, en accord avec mon collègue des finances, les revalorisations nécessaires seront effectuées.

Toujours en matière d'H. L. M., d'une part, il n'est pas question pour l'heure, d'augmenter les loyers, les mesures prises ayant pour but de faciliter la construction et d'améliorer la situation par rapport à son état antérieur; d'autre part, il est envisagé de mieux réglementer l'accès à ces constructions sociales en les réservant aux familles de condition modeste.

Dans cet esprit, a été prévu un abaissement de 20 p. 100 du plafond des ressources des bénéficiaires de ces logements H. L. M. et l'institution d'un surloyer que paieront les locataires ayant des ressources supérieures à ce plafond. Il est bien entendu que ce surloyer n'ira pas au budget de l'Etat, mais sera acquis aux offices pour leur permettre d'assurer le financement complémentaire et les équipements.

Je déclare enfin que mon souci est également — et les textes qui vont paraître en témoignent — de faire en sorte que l'attribution de ces logements H. L. M. soit effectuée en fonction des seuls critères que constituent les ressources définies comme je viens de l'indiquer, la situation familiale et l'ancienneté de la demande.

En ce qui concerne le secteur des primes et des prêts spéciaux du Crédit foncier, les réformes sont encore plus importantes. Les textes n'ayant pas encore paru, vous n'avez eu à ce sujet, jusqu'à maintenant, que des informations officieuses souvent incomplètes. Je tiens à vous indiquer que, dans ce secteur, nous avons voulu unifier.

Il n'y aura plus désormais qu'un mode de construction de logements en accession à la propriété et qu'un mode de construction de logements locatifs, alors que jusqu'à maintenant il y avait deux modes de construction pour chacune de ces catégories selon que la prime attribuée était de dix ou de six francs. Désormais, dans ce secteur, on ne construira que des « logécos », c'est-à-dire des logements sociaux.

Contrairement à ce qui a pu être craint, dans l'un et dans l'autre domaine, il n'est pas question non plus d'accroître la charge des constructeurs; il est question de la diminuer.

Je sais bien qu'en ce qui concerne le taux de l'intérêt des prêts, une modification est intervenue qui explique la réduction du crédit global des primes à la construction qui figure au budget. En effet, la bonification du prêt du Crédit foncier est moins élevée. Mais l'accession à la propriété sera facilitée pour les familles de condition modeste par l'attribution d'un prêt complémentaire familial.

On fait souvent état des sommes importantes que doivent verser les personnes qui désirent accéder à la propriété d'un logement, même lorsqu'elles bénéficient du prêt spécial du Crédit foncier. Le prêt complémentaire familial a précisément pour objet d'abaisser dans des proportions assez considérables leur versement initial et, par conséquent, de mettre l'accession à la propriété à la portée de familles de condition modeste. En outre, il a pour objet de réduire la charge de l'intérêt des emprunts pendant les premières années.

Pour ce qui est du secteur locatif, à première vue on peut objecter que, l'intérêt du prêt principal augmentant, le loyer devrait mathématiquement être majoré. Mais nous avons trouvé le moyen de limiter cette augmentation et même de l'annuler grâce au financement complémentaire, lequel est d'ores et déjà assuré, ainsi que M. le ministre des finances m'en a donné l'assurance par écrit, et qui sera constitué par des prêts à 3 p. 100. Ainsi la charge du constructeur, ne sera pas alourdie et même — je l'espère — sera allégée.

Cependant, jusqu'à maintenant tous les Français avaient droit à ces primes et à ces prêts spéciaux du Crédit foncier. Cela explique que neuf sur dix des logements que nous construisons

le sont avec l'aide de l'Etat. Cela explique aussi pourquoi il est difficile de développer la construction privée sans aide de l'Etat.

Ce système était valable en un temps où il fallait faire démarrer la construction. Aujourd'hui, nous avons me semble-t-il, atteint le point où il ne rend plus service et où il peut même devenir dangereux. Il risque de favoriser des spéculations bien connues. Les bénéficiaires de ces prêts spéciaux du Crédit foncier peuvent, en effet, revendre leur logement, au lieu de l'occuper, ou le louer à des prix de plus en plus prohibitifs, si bien que l'aide de l'Etat est ainsi détournée de son objectif initial: elle ne va pas aux familles qui en ont besoin, mais elle est confisquée par des spéculateurs. (Très bien! très bien!)

Nous avons donc décidé de limiter le bénéfice des prêts spéciaux du Crédit foncier aux familles de condition modeste, en instituant un plafond de ressources qui sera vérifié, dans le cas d'une maison individuelle, au moment de l'attribution du prêt et, dans le cas d'un programme de promoteur, au moment du transfert de la prime et du prêt du promoteur à son client.

Nous exigerons également que le bénéficiaire du prêt spécial ait besoin de loger sa famille et qu'il fasse du logement en question sa résidence principale.

Nous avons voulu encore éviter qu'on puisse obtenir avec l'aide de l'Etat plusieurs logements qui seraient revendus avant même d'être occupés. C'est à ces conditions seulement que nous parviendrons à donner plus d'efficacité à l'effort de l'Etat, dont nous nous attachons par ailleurs à accroître le volume.

Le rythme de la construction reste toutefois subordonné aux limites de l'aide de l'Etat et aussi, j'en dirai quelques mots, aux possibilités techniques de l'industrie du bâtiment.

En 1963, 475.000 autorisations de construire auront été délivrées. Il est évident que nous ne pouvons augmenter dans la même proportion le nombre des logements bénéficiant de l'aide de l'Etat; en 1964 il demeurera fixé à 325.000.

Ayant en quelque sorte défini les bénéficiaires de l'aide de l'Etat, il importe de mettre en œuvre d'autres méthodes pour loger ceux dont les ressources se situent au-dessus des plafonds fixés pour les H. L. M., les cadres, par exemple.

Dès le début de l'année prochaine sera assuré le financement total, c'est-à-dire non seulement principal mais complémentaire, de la construction des I.L.N., c'est-à-dire des immeubles à loyers normaux, destinés à ceux qui disposent de revenus s'établissant au-dessus des plafonds de ressources exigés pour l'accès aux H. L. M. ordinaires.

Mais la fixation de plafonds de ressources pour les bénéficiaires des primes et des prêts spéciaux du Crédit foncier ne doit pas entraîner pour autant les autres catégories sociales à rechercher des modes de financement trop courts et à intérêt trop élevé. C'est pourquoi nous nous préoccupons de dégager, pour le début de l'année 1964, des financements à des taux d'intérêt raisonnables.

Ayant limité pour le logement l'aide de l'Etat aux candidats les plus dignes d'intérêt, nous dirons à ceux qui disposent d'autres moyens: ne comptez pas sur les prêts spéciaux du Crédit foncier auxquels vous n'avez plus droit; recourez à d'autres sources de financement; ainsi nous parviendrons à accroître le rythme de la construction. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

A cet égard, on m'a beaucoup recommandé — mais je l'avais dit moi-même avant les orateurs — d'atteindre le plus rapidement possible 400.000 logements par an. On ne parvient pas à ce résultat d'un seul coup. Il faut dégager des mécanismes nouveaux, non seulement financiers, mais encore fonciers, et des techniques nouvelles.

On craignait que cette année, en raison des intempéries qui ont duré trois ou quatre mois, on ne puisse arriver au chiffre de 300.000 logements achevés.

Le chiffre couramment avancé se situait aux environs de 260.000 et la construction risquait, de ce fait, de prendre du retard. Je puis donner l'assurance, dès aujourd'hui, qu'au cours de l'année 1963, et malgré les intempéries, nous aurons achevé 325.000 logements, dont 100.000 H. L. M. Et si j'ai demandé à tous les départements de surveiller l'achèvement des logements, c'est pour pouvoir à la fin de l'année en publier une statistique rigoureuse que chaque parlementaire ainsi que le public pourront vérifier. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

Des éléments que nous pouvons apprécier avec certitude dès à présent il ressort que nous achèverons l'année prochaine 350.000 à 360.000 logements. Ainsi, en deux ans, nous aurons réussi à passer du rythme annuel de 310.000 à 350.000 ou 360.000 logements.

Il faut continuer dans cette voie. C'est pourquoi, nous nous préoccupons de dégager de nouveaux mécanismes et de rechercher des simplifications sur le plan technique et sur le plan foncier.

Sur le plan foncier, on accuse toujours mon administration d'être tatillonne et lente à accorder le permis de construire. Cela ne tient pas à la formalité du permis de construire en soi, mais à la nécessité, en matière d'urbanisme d'anticiper et de dresser des plans. Il faut se dégager de la notion de périmètre urbain qui, je le reconnais, est une source de dérogations, et un corset qui gêne l'essor de la construction. Un effort a déjà été fait dans ce sens.

C'est également dans le même souci que, pour équiper les terrains, a été proposée au Parlement l'institution de la taxe de régularisation des valeurs foncières qui permettra aux collectivités locales de rendre propres à la construction des terrains placés en zone rurale, à l'extérieur des périmètres urbains.

Enfin, toujours dans ce domaine, le ministère de la construction a préparé un projet actuellement à l'examen du Premier ministre et qui tend à donner aux collectivités locales les moyens de se procurer les terrains qui leur sont nécessaires pour leur extension et sans avoir à supporter la charge intégrale du prix du terrain.

Voilà ce que je voulais dire sur les mécanismes fonciers et l'urbanisme.

Par cette politique qui a au moins le mérite de la clarté et que je vous ai énoncée en deux principes que je répète : volonté de rendre plus sociale et plus efficace l'aide de l'Etat, volonté de promouvoir les conditions techniques et d'urbanisme aptes à faciliter la construction privée, nous arriverons à accroître le rythme de la construction ce qui est, je pense, autant que le vœu du Gouvernement, celui de l'Assemblée. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. Nous arrivons à l'examen des crédits.

Sur le titre III, la parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, à propos du titre III, je voudrais appeler votre attention sur quelques cas douloureux de sinistres déjà évoqués par un de nos collègues dans son intervention.

Chaque année, et notamment depuis trois ans, je sollicite votre indulgence en faveur de sinistres aujourd'hui exclus de toute possibilité d'indemnisation sous prétexte que le texte qui règle leur cas précis est en vigueur depuis 1959.

Vous devez vous montrer bienveillant à leur égard et notamment lorsque les dossiers sont quasiment en règle ; ceux-ci ne devraient pas être rejetés presque systématiquement sous prétexte qu'il y manque une pièce d'état civil d'importance secondaire.

J'insiste tout particulièrement afin que des instructions soient données à cet effet à vos délégations départementales.

Je parlerai maintenant de la structure nouvelle de vos services extérieurs. Je souhaiterais que vous teniez le plus grand compte, dans la répartition de vos effectifs, du volume des opérations effectuées par chacune de vos délégations départementales.

Il est paradoxal de voir que les effectifs sont parfois sensiblement les mêmes en nombre et en qualité dans des départements où, cependant, les tâches sont nettement différenciées. J'insiste afin que vous déterminiez avec plus d'attention encore les effectifs de vos délégations départementales, en tenant compte le plus possible de l'importance de leur travail.

Telles sont les observations que je voulais présenter sur le titre III.

M. le président. La parole est à M. de Tinguy.

M. Lionel de Tinguy. Monsieur le ministre, je me réjouis de voir que nous retrouvons en 1963 le chiffre de 320.000 logements achevés qui avait été perdu depuis 1959.

En effet, il est heureux de reprendre l'effort fourni dans les conditions les plus difficiles au cours des années passées.

Mais ce n'est pas pour émettre cette remarque que j'ai demandé la parole ; c'est surtout pour vous présenter une suggestion concrète.

Vous envisagez maintenant de transférer toute une part de la construction — portant sur 125.000 à 150.000 logements par an — à un secteur non aidé. Non aidé, soit ; mais brimé. Or, si vous ne modifiez pas la fiscalité immobilière, ce sera bien un secteur brimé.

La mise au point de votre projet, même si elle suscite de nombreuses difficultés, est peut-être possible, mais à la condi-

tion expresse que vous modifiez, au moins dans son application concrète, sinon dans ses principes, la loi du 15 mars dernier sur la fiscalité immobilière. L'exonération partielle des constructeurs, qui conditionne leur effort, est, en effet, très étroitement liée à l'octroi des primes et de l'aide de l'Etat, soit sous une forme, soit sous une autre.

Elle était fort concevable en mars dernier puisque, ainsi que vous le rappeliez à l'instant, l'ensemble de la construction, étroitement liée à l'octroi des primes et de l'aide de l'Etat, Mais, demain, 125.000 familles devront se loger entièrement à leurs frais. Il sera donc indispensable de reviser la loi portant fiscalité immobilière pour que votre plan entre en pratique. Puisque M. le secrétaire d'Etat au budget est à son banc, j'aimerais obtenir l'assurance que telle est bien l'intention du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la construction.

M. le ministre de la construction. Je m'efforcerai, Monsieur Denvers, chaque fois que me seront soumis en matière de dommages de guerre des cas particuliers de forclusion de les examiner avec la plus grande humanité.

Quant aux trop-perçus, la commission spécialement créée a déjà reçu 400 dossiers et en a examiné 235 suivant les consignes de bienveillance que je lui avais données.

Quant à la répartition du personnel entre les services départementaux une étude est faite chaque année par l'inspection générale qui tient compte de tous les facteurs d'activité et de leur évolution. Je sais bien que la faiblesse numérique des effectifs ne permet pas toujours d'assurer aux départements surchargés une dotation suffisante en personnel, mais nous nous efforçons en permanence d'adapter les effectifs à l'importance respective des départements.

Je m'attendais à ce que M. de Tinguy me pose une question qui le préoccupe vraiment beaucoup. Elle me préoccupe aussi, je le lui ai dit. J'ai même décidé de réunir une « table ronde » pour étudier les répercussions sur le coût de la construction de toutes les mesures fiscales et juridiques décidées ces temps derniers. D'ores et déjà, d'après les renseignements qui me sont parvenus, je pense que le coût de la construction n'augmentera pas, de ce fait, de façon sensible. En contrepartie, nous aurons donné une garantie efficace aux personnes qui achètent des logements sur plan. C'est aussi, à mon sens, une des conditions de l'essor de la construction privée.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre III ?...

Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre III de l'état B concernant le ministère de la construction, au chiffre de 2.165.927 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère de la construction, au chiffre de 1.593.235 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état B concernant le ministère de la construction, l'autorisation de programme au chiffre de 21 millions de francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère de la construction, le crédit de paiement au chiffre de 8.250.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère de la construction, l'autorisation de programme au chiffre de 1.872.400.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère de la construction, le crédit de paiement au chiffre de 44.100.000 francs.

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

[Article 33.]

M. le président. « Art. 33. — I. L'autorisation de programme de 3.580.000.000 F ouverte au titre des mesures nouvelles des comptes de prêts et de consolidation comprend notamment :

« — la troisième tranche du programme triennal de constructions d'H. L. M. institué par l'article 33 de la loi de finances pour 1962 (n° 61-1396 du 21 décembre 1961) ;

« — la deuxième tranche du programme triennal de constructions d'H. L. M. institué par l'article 16 de la loi de finances pour 1963 (n° 63-156 du 23 février 1963).

« Ces tranches sont portées respectivement à :
 « 335.000.000 F et 445.000.000 F.
 « II. Le ministre de la construction est autorisé à établir dans les conditions prévues par la loi n° 62-788 du 13 juillet 1962 un nouveau programme triennal de constructions d'H. L. M. fixé à 1.400.000.000 F à réaliser par tranches annuelles à raison de :
 « — 300.000.000 F en 1964 ;
 « — 650.000.000 F en 1965 ;
 « — 450.000.000 F en 1966.
 « La première tranche de ce programme triennal s'imputera également sur le montant de l'autorisation de programme fixé au paragraphe I, 1^{er} alinéa, ci-dessus.
 « III. Une part des prêts concernant les habitations à loyer modéré sera obligatoirement réservée aux opérations d'accession à la propriété. Elle ne sera pas inférieure au cinquième du montant global des crédits.
 « La répartition des crédits ainsi ouverts entre le secteur locatif et celui de l'accession à la propriété et ses modalités seront déterminées par décision du ministre de la construction après avis de la commission prévue à l'article 196 du code de l'urbanisme et de l'habitation. »
 La parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. Cet article 33 est fort important puisqu'il permet un effort de construction dans le secteur H. L. M.

Ces dispositions comportent un crédit de 3.580 millions de francs dont 2.800 millions de francs au titre des crédits inconditionnels de la loi de 1962 et un rajustement de crédits en raison de l'élévation des prêts forfaitaires.

A cet égard, monsieur le ministre, je lis, dans l'exposé des motifs de la majoration des prêts à taux réduit, que ces crédits seraient réservés au rajustement à la fois des prêts forfaitaires du secteur locatif et des prêts forfaitaires du secteur de l'accession à la propriété.

Or, je ne sache pas que, dans ce dernier secteur, les prêts forfaitaires fixés en 1958 aient été modifiés. Depuis cette date, le candidat à l'accession à la propriété, au titre du financement H. L. M., n'a pas vu son prêt forfaitaire augmenté.

Or, vous connaissez — vous les avez notées tout à l'heure — les très grandes difficultés que nous rencontrons à ce sujet : si un candidat modeste ne dispose pas d'un apport personnel d'au moins 10.000 francs, il ne peut résoudre de cette manière le problème de son logement.

Je souhaiterais donc que la réforme de l'accession à la propriété envisagée intervienne le plus rapidement possible sans que soient alourdies les charges du futur candidat propriétaire.

Par ailleurs, je voudrais appeler votre attention sur les dispositions relatives au programme triennal. Vous y ajoutez un nouveau programme triennal au titre de l'exercice 1964-1967. Mais je ne pense pas qu'il faudrait le réserver exclusivement aux opérations comportant au moins cinq cents logements.

En effet, il faut faire en sorte que le bénéfice susceptible de résulter de la continuité des marchés, de la rationalisation dans l'industrie du bâtiment, ne profite pas seulement aux grosses opérations. Vous savez que les réalisations portant sur moins de 500 logements sont particulièrement nombreuses dans ce pays. Par conséquent, la productivité recherchée dans l'industrie du bâtiment doit également se répercuter sur elles.

Vous devriez donc pouvoir, au titre du programme triennal, autoriser l'ouverture de chantiers et la prise en compte de programmes portant sur moins de cinq cents logements, même répartis sur des terrains différents, pourvu qu'en fin de compte le marché soit le même pour l'ensemble des opérations que vous avez à lancer.

Voici ma troisième question. Je me suis laissé dire qu'il faudra réserver aux foyers de rapatriés 30 p. 100 des logements réalisés dans le cadre du programme social de logement. C'est en contradiction avec les dispositions en vigueur : d'une part, un texte dispose qu'une partie des H. L. M. devra obligatoirement être réservée par priorité aux familles de rapatriés ; d'autre part, vos instructions précisent que les réalisations du programme social de logement doivent permettre d'accueillir les personnes encore logées dans des baraques et les familles délogées des taudis par suite des opérations de rénovation urbaine.

Monsieur le ministre, il vous faudrait sur ce point vous accorder avec votre collègue chargé des rapatriés, afin que le programme social de logement conserve son caractère originel. Les maîtres d'ouvrage, et surtout les collectivités locales qui ont consenti un très gros effort financier dans ce domaine ne doivent pas être contraints de réserver aux familles de rapatriés 30 p. 100 des logements édifiés dans le cadre des P. S. R.

Voici ma dernière observation. Elle concerne l'allocation de logement. Je veux vous demander, monsieur le ministre, de résoudre un problème qui vous a été posé. Vous savez que sont

pris en compte pour le calcul de l'allocation de logement les prêts contractés en vue de l'acquisition des terrains, et ce à concurrence d'une superficie de sol de 500 mètres carrés.

Or, dans certaines circonstances, le permis de construire n'est pas délivré si la superficie du terrain n'atteint pas au moins 2.000 ou 2.500 mètres carrés. Je relève là aussi une contradiction. Je vous la sou mets, monsieur le ministre, pour vous demander d'y mettre fin.

Telles sont les réflexions que je désirais livrer à l'Assemblée. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe du rassemblement démocratique.)

M. le président. M. Denvers a présenté un amendement n° 146 dont la commission accepte la discussion, tendant à compléter l'article 33 par un paragraphe IV ainsi rédigé :

« Une somme de 22 millions de francs est prélevée sur celle de 110 millions de francs affectée aux H. L. M. à réaliser en Algérie et comprise dans l'autorisation de programme de 2.620 millions de francs ouverte au ministre de la construction par les articles 32 et 33 de la loi de finances pour 1962, n° 61-1396 du 21 décembre 1961, au titre des mesures nouvelles des comptes de prêts de consolidation. »

Sur cet article 33, je viens d'être saisi d'un sous-amendement n° 147 présenté par le Gouvernement, qui tend à compléter comme suit le nouveau paragraphe proposé par l'amendement n° 146 :

« Les conditions dans lesquelles ces dotations pourront être utilisées seront fixées par arrêté interministériel, compte tenu de la conjoncture économique dans le domaine du bâtiment. »

La parole est à M. Denvers, pour soutenir son amendement.

M. Albert Denvers. Messieurs les ministres, permettez-moi de vous rappeler une discussion qui s'est instaurée, dans cette Assemblée, en juillet dernier.

Aux termes de la loi de finances pour 1962, 110 millions de francs avaient été réservés aux opérations H. L. M. en Algérie et, sur cette somme, 22 millions n'avaient pas été utilisés au titre de l'accession à la propriété par les organismes de crédit immobilier ou les sociétés coopératives en Algérie.

Je vous ai demandé si vous envisagiez de les reporter au profit des opérations d'accession à la propriété en métropole. J'avais, à cet égard, déposé un amendement que vous avez jugé irrecevable et je vous avais demandé si vous pensiez pouvoir résoudre ce problème autrement que par une disposition législative. Vous m'avez répondu alors qu'une disposition réglementaire suffirait.

Or, ces jours derniers, nous avons rencontré une très grande difficulté. Au moment où vous pensiez pouvoir faire ce report au profit des sociétés de crédit immobilier et des sociétés coopératives au titre du secteur de l'accession à la propriété, le ministère des finances a fait savoir que la question devait être réglée par une disposition législative.

C'est pourquoi j'ai déposé un amendement dans ce sens. Mais le sous-amendement du Gouvernement que M. le président vient de nous lire me paraît compléter mon propre texte quant à la façon dont cette somme doit être réservée au secteur de l'accession à la propriété...

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget, pour soutenir le sous-amendement n° 147.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget. Je répondrai à M. Denvers en explicitant du même coup le sous-amendement du Gouvernement.

Comme l'a souligné M. Denvers, un protocole franco-algérien a été signé le 19 janvier 1963, prévoyant que la France continuerait à financer la construction des logements H. L. M. en Algérie à concurrence du montant des décisions de financement et de prêts intervenues à la date de l'indépendance.

Je souligne d'ailleurs, comme M. Denvers vient lui-même de l'indiquer, que ce protocole ne couvre pas le régime d'accession à la propriété. Jusqu'ici nous sommes donc tout à fait d'accord.

Il y a cependant deux difficultés. La première est d'ordre comptable : il est assez difficile, en l'état actuel des choses, de dire ce qui restera sur les autorisations de programme. Mais cela n'est pas grave. La seconde difficulté l'est davantage : je pourrais, en droit, opposer à M. Denvers l'article 40 de la Constitution. Mais en fait, je ne le ferai pas et, si je viens de rappeler cette possibilité juridique, ce n'est que pour rappeler un principe.

En pratique, M. Denvers demande qu'une somme de 22 millions de francs, soit récupérée et affectée à la construction d'H. L. M., notamment aux programmes d'accession à la propriété, donc un virement qui est demandé du budget de la construction. Vous avez raison, nous sommes là dans le domaine législatif, la loi de finances que cette

affectation a été faite et c'est par une loi de finances qu'elle peut être modifiée. Autrement, le Gouvernement aurait eu la possibilité de modifier l'affectation par voie réglementaire. Et puisque je ne veux pas opposer l'article 40, je suis d'accord avec l'amendement de M. Denvers.

Cependant, pour rester dans l'esprit qui est le nôtre, celui du plan de stabilisation, je souhaite une réserve, quasi formelle. Comme l'amendement de M. Denvers aboutit pratiquement à augmenter le volume des crédits de la construction d'une somme de 22 millions, et que la préoccupation du Gouvernement — déjà exprimée ici et au Sénat au moment de la discussion du collectif et largement confirmée par l'expérience — est de maîtriser les tensions sur le marché de la construction, il convient de laisser au Gouvernement le choix du moment où il affectera ce supplément, dans le courant de 1964.

Autrement dit, nous sommes d'accord avec l'amendement de M. Denvers, mais nous voulons que ces crédits supplémentaires ne pèsent pas sur les prix.

C'est pourquoi le Gouvernement a déposé le sous-amendement qui complète l'amendement de M. Denvers.

Il est certain que nous souhaitons tous que la tension dans le bâtiment ne s'accroisse pas : s'il en est ainsi, nous lâcherons ces crédits. Par contre, si une tension excessive continue de se manifester, nous attendrons un moment plus opportun pour le faire.

Cela dit et sous réserve du sous-amendement que nous avons déposé, nous acceptons l'amendement de M. Denvers.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean Taittinger, rapporteur spécial. La commission, n'ayant pas eu connaissance de ces textes, n'a pas eu en discuter. Elle s'en remet donc au jugement de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 147 présenté par le Gouvernement.

(Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 146 présenté par M. Denvers, complété par le sous-amendement du Gouvernement.

(L'amendement, ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 33 complété par l'amendement n° 146 et par le sous-amendement n° 147.

(L'article 33, ainsi complété, mis aux voix, est adopté.)

[Article 34.]

M. le président. « Art. 34. — Pour l'année 1964, les bonifications d'intérêts prévues à l'article 207 du code de l'urbanisme et de l'habitation et à l'article 7 du décret n° 61-549 du 23 mai 1961 sont applicables aux emprunts émis ou contractés dans la limite de 50.000.000 de francs par les organismes d'habitations à loyer modéré et les sociétés de crédit immobilier.

« Sont également bonifiables dans les mêmes conditions, mais sans limitation de montant, les emprunts contractés par les organismes et sociétés en application de l'article 45 du code des caisses d'épargne. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 34.

(L'article 34, mis aux voix, est adopté.)

[Article 40.]

M. le président. « Art. 40. — Le ministre de la construction est autorisé à établir un programme triennal d'attribution des primes à la construction prévues à l'article 257 du code de l'urbanisme et de l'habitation. Ce programme fixé à 450.000.000 de francs sera réalisé par tranches annuelles à raison de :

« 150.000.000 de francs en 1964.

« 150.000.000 de francs en 1965.

« 150.000.000 de francs en 1966.

« La première tranche de ce programme et la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 21 de la loi de finances pour 1963 (n° 63-156 du 23 février 1963) s'imputeront sur les autorisations de programme ouvertes au titre de 1964. »

M. Jean Lolive. Le groupe communiste vote contre l'ensemble des crédits.

M. le président. Plus exactement, le groupe communiste vote contre l'article 40 ?

M. Jean Lolive. Nous votons contre l'ensemble, je tiens à le préciser.

M. le président. Il n'y a pas de vote sur l'ensemble.

M. Jean Lolive. Je le dis quand même car, s'il y en avait un, le groupe communiste voterait contre.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 40.

(L'article 40, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de la construction.

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

DEPOTS DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi ratifiant le décret n° 63-1080 du 30 octobre 1963 qui a modifié le tarif des droits de douane d'importation.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 627, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le ministre du travail un projet de loi relatif au fonds national de l'emploi.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 630, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Juskiewski un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de loi de M. Séramy portant création d'un conseil supérieur des retraités civils et militaires (n° 407).

Le rapport sera imprimé sous le n° 626 et distribué.

J'ai reçu de M. Guillon un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi modifiant le titre I^{er} (Protection maternelle et infantile) du livre II du code de la santé publique (n° 537).

Le rapport sera imprimé sous le n° 628 et distribué.

— 4 —

DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Zimmermann, un avis, présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi de finances pour 1964 (Intérieur) (n° 549).

L'avis sera imprimé sous le n° 629 et distribué.

J'ai reçu de M. Marcenet un avis, présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de finances pour 1964 (Affaires culturelles) (n° 549).

L'avis sera imprimé sous le n° 631 et distribué.

J'ai reçu de M. Jarrot un avis, présenté au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées, sur le projet de loi de finances pour 1964, budgets annexes des essences et des poudres (n° 549).

L'avis sera imprimé sous le n° 632 et distribué.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Lundi 4 novembre, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1964 (n° 549) (rapport n° 568 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

Agriculture et fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles :

Agriculture (Annexe n° 4. — M. Rivain, rapporteur spécial. — Avis n° 586 de M. Le Bault de La Morinière, au nom de la commission de la production et des échanges. — Avis n° 589 de

M. Fourmond, enseignement agricole, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles (F. O. R. M. A.) (Annexe n° 5. — M. Godefroy, rapporteur spécial. — Avis n° 586 de M. Bertrand Denis, au nom de la commission de la production et des échanges).

Prestations sociales agricoles et articles 44 et 45 (Annexe n° 34. — M. Paquet, rapporteur spécial. — Avis n° 585 de M. Peyret, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. — Avis n° 586 de M. Commenay, au nom de la commission de la production et des échanges).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures trente minutes.)

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

Erratum

au compte rendu intégral de la 3^e séance
du mardi 29 octobre 1963.

Page 5878, 2^e colonne, 16^e alinéa, dans l'intervention de M. Herman, à la fin de l'alinéa :

Lire : « ... alors que notre pays possède une magnifique propriété, la villa Strohlferm, où il pourrait construire un lycée digne de sa réputation. »

Nomination de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES

M. Ribadeau-Dumas a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Ramette et plusieurs de ses collègues tendant à instituer des comités d'entreprise dans les exploitations houillères nationalisées ainsi que dans toutes les exploitations minières et carrières quelle que soit la nature des minéraux extraits (n° 559).

M. Faget a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Bertrand Denis tendant à faciliter le reclassement des diminués physiques (n° 560).

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

M. Delachenal a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, complétant l'article 775 du code de procédure pénale (n° 583).

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence constituée conformément à l'article 48 du règlement est convoquée par M. le président pour le mercredi 6 novembre 1963, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

Désignation, par suite de vacances,
de candidatures pour des commissions.
(Application de l'article 25 du règlement.)

Le groupe d'Union pour la Nouvelle République-Union démocratique du travail a désigné :

1^o M. Becker pour remplacer M. Ansquer dans la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ;

2^o M. Ansquer pour remplacer M. Becker dans la commission de la production et des échanges.

PÉTITIONS

(Décisions de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, insérées en annexe au feuillet du 22 octobre 1963 et devenues définitives aux termes de l'article 148 du règlement.)

Pétition n° 37 du 19 juin 1963. — M. Clotaire-Pierre Rochon, hôpital-hospice, rue Florian, Sainte-Menehould (Marne), grand blessé de guerre, réclame un réajustement de sa pension militaire.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de classer sans suite cette pétition.

Pétition n° 42 du 1^{er} août 1963. — M. Brahim Boucena, boîte postale n° 1, Relizane (Mostaganem) (Algérie), demande un poste d'imam en France métropolitaine.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des affaires algériennes. (Renvoi au secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des affaires algériennes.)

Pétition n° 43 du 13 août 1963. — M. Roland Compain, plâtrier à Fleac (Charente), demande le règlement rapide de ses dommages de guerre dont le dossier est en instance au ministère de la construction.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de la construction. (Renvoi au ministre de la construction.)

Pétition n° 44 du 17 août 1963. — M. Fernand Courtes, Chevroix par Pont-de-Vaux (Ain), gardien de la paix contractuel rapatrié d'Algérie, demande son intégration dans les services publics métropolitains.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de l'intérieur. (Renvoi au ministre de l'intérieur.)

Pétition n° 45 du 28 août 1963. — Mlle Gilberte Cardouat, parc du Paravis, à Feugarolles (Lot-et-Garonne), voudrait voir pleinement reconnus les droits à pension et allocations de sa mère, en matière de sécurité sociale.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de la santé publique et de la population. (Renvoi au ministre de la santé publique et de la population.)

Pétition n° 46 du 3 septembre 1963. — M. Jacques Macé, 82, rue Lucien à Creil (Oise), conteste le rapport rédigé par le directeur de la population de Beauvais au sujet du divorce de sa fille et réclame une contre-enquête.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de classer sans suite cette pétition.

Pétition n° 47 du 4 septembre 1963. — M. Georges Charreau, route de Saint-Senoch à Loches (Indre-et-Loire), demande la modification de certaines dispositions de la législation sur les loyers.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition pour étude à M. le garde des sceaux, ministre de la justice. (Renvoi au garde des sceaux, ministre de la justice.)

Pétition n° 48 du 10 septembre 1963. — M. Gabriel Boucher, conseil syndical, 60, rue de Fécamp à Paris (12^e), désirerait connaître l'interprétation qui doit être donnée au paragraphe 2 de l'article L 49 du code des débits de boissons, concernant la mesure des distances entre les bâtiments protégés et les débits de boissons.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de l'intérieur. (Renvoi au ministre de l'intérieur.)

Pétition n° 49 du 10 septembre 1963. — M. Louis Belvédère, secrétaire de l'association des déportés, internés, résistants et patriotes des Bouches-du-Rhône, 27, rue Chevalier-Roze, à Marseille (2), s'élève au nom de son association contre certaines dispositions récentes des accords franco-allemands et notamment contre l'implantation des troupes allemandes en France.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de classer sans suite cette pétition.

Pétition n° 50 du 10 septembre 1963. — M. Pierre Lebon, 2, impasse Nungesser-et-Coli, à Versailles (Seine-et-Oise), employé au ministère des armées, demande son maintien en activité jusqu'à 65 ans.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des armées. (Renvoi au ministre des armées.)

Pétition n° 51 du 13 septembre 1963. — M. Jules Huc, 4, rue Bournonel, à Servian (Hérault), souhaiterait voir accorder aux anciens combattants un voyage annuel gratuit en France.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre. (Renvoi au ministre des anciens combattants et victimes de guerre.)

Pétition n° 52 du 16 septembre 1963. — M. Félix Boissat, député S. N. C. F. à Villefranche-Vernet-les-Bains (Pyrénées-Orientales), intervient au nom du syndicat F. O., pour la nomination d'un maître-ouvrier qui a subi avec succès l'examen d'O.P.F.L.K.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des travaux publics et des transports. (Renvoi au ministre des travaux publics et des transports.)

Pétition n° 53 du 23 septembre 1963. — M. Georges Fourment, Aspet (Haute-Garonne), demande la révision de la législation relative au droit à pension des veuves de militaires.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des armées. (Renvoi au ministre des armées.)

Pétition n° 54 du 27 septembre 1963. — M. Jean Blanvillain, le Piau près Mélinais, la Flèche (Sarthe), demande la réforme de la législation concernant :

- 1° Les prêts hypothécaires et la responsabilité des notaires ;
- 2° La vente des véhicules automobiles agricoles d'occasion.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le garde des sceaux, ministre de la justice. (Renvoi au garde des sceaux, ministre de la justice.)

Pétition n° 55 du 10 octobre 1963. — M. Ernest Branchu, 26, rue des Monts, à Monthazon (Indre-et-Loire), ex-gendarme, conteste la mesure de révocation prise à son encontre et demande sa réhabilitation effective avec réparation du préjudice subi.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des armées. (Renvoi au ministre des armées.)

Pétition n° 56 du 11 octobre 1963. — M. Michel Grandmaire, 8, avenue François-Bégue, à Stains (Seine), se plaint de la façon dont la sécurité sociale s'est occupée de son cas.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de classer sans suite cette pétition.

Pétition n° 57 du 12 octobre 1963. — M. Nguyen Hau, 119, Tônt-That Thuyet, Banmethuot (Sud Viet-Nam), désire que soient reconnus ses droits à dommages de guerre.

M. Delachenal, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des armées. (Renvoi au ministre des armées.)

QUESTIONS ECRITES

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

Article 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

5553. — 31 octobre 1963. — M. Bousseau demande à M. le ministre de la construction les motifs qui peuvent justifier le refus d'un organisme comme la caisse des dépôts et consignations d'accorder un prêt lorsqu'il s'agit de militaires ou de fonctionnaires ayant déjà un logement de fonction. Cela paraît d'autant plus inexplicable que ces prêts sont souvent sollicités en vue de la construction de logements devant être utilisés lors de la retraite des intéressés.

5554. — 31 octobre 1963. — M. Trémollières demande à M. le ministre de l'éducation nationale si, compte tenu de son désir d'aboutir à un enseignement secondaire commun à tous les Français comme l'est l'enseignement primaire, il ne lui semblerait pas normal soit d'admettre sans examen en deuxième des lycées les élèves titulaires du B. E. P. C. venant des cours d'enseignement général, soit d'imposer s'il l'estime nécessaire un examen probatoire à tous les élèves, qu'ils proviennent des C. E. G. ou de la classe de troisième des lycées. Cette mesure traduirait dans les faits ce souhait d'égalité devant l'enseignement qui correspond aux instructions qu'il a exprimées à plusieurs reprises et au désir de tous les Français.

5555. — 31 octobre 1963. — M. Pierre Didier expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 1454 du code général des impôts exonère de la contribution des patentes les ouvriers travaillant pour leur compte avec des matières leur appartenant, et qui n'utilisent que le concours d'un ou plusieurs apprentis. Le même article précise que ne sont pas considérés comme ouvriers les enfants travaillant avec leurs père et mère. Il lui demande quelle serait la situation au regard de la contribution des patentes d'une entreprise artisanale de mécanique exploitée par un père de famille, lequel utilise le concours de son fils majeur, célibataire et qui vit avec lui : 1° lorsque le fils est salarié et régulièrement assujéti à la sécurité sociale ; 2° lorsque le fils, n'étant pas salarié, est considéré par l'administration comme associé de fait au regard de l'impôt sur le revenu des personnes physiques ; 3° dans cette deuxième hypothèse, quels sont les motifs précis qui permettent à l'administration de refuser le bénéfice des dispositions de l'article 1454 susvisé.

5556. — 31 octobre 1963. — M. Mainguy demande à M. le ministre de la santé publique et de la population s'il envisage de repenser entièrement le système actuel de dépistage du cancer. Ce système consiste, en effet, à implanter un centre anticancéreux dans chaque département. Il a donc pour résultat de créer des doubles emplois avec les services hospitaliers existant déjà sur place. Il risque d'être inefficace, à moins de ne prévoir dans chaque centre autant de spécialités qu'il y a de formes de cancer, c'est-à-dire d'organes dans le corps humain. Enfin, il aboutit au fait que tout sujet adressé à un de ces centres sera persuadé qu'il a un cancer même si, en réalité, il n'est pas atteint de cette affection encore trop souvent incurable.

5557. — 31 octobre 1963. — M. Peré attire l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur l'accroissement des nuisances résultant pour les populations des banlieues Nord-Ouest et Ouest de Paris de l'intensité de la circulation aérienne à partir de l'aérodrome du Bourget. Malgré le caractère à juste titre résidentiel des communes de cette partie de l'agglomération parisienne, il apparaît que le décollage des appareils s'effectue de plus en plus suivant celle des procédures de sortie vers l'Ouest, qui autorise les appareils à infléchir leur route vers la radio-balise FNO de Gometz-la-Ville et qui comporte une trajectoire qui implique le survol de zones fortement urbanisées. Non seulement cette procédure devrait rester exceptionnelle, l'installation sur l'aérodrome Nord de la capital de compagnies aériennes appelées à desservir des régions et pays situés au Sud ne pouvant,

à l'égard des populations, constituer une justification suffisante, mais encore elle devrait n'être autorisée que sous de très strictes conditions d'altitude, qui paraissent actuellement bien souvent méconnues. Il lui demande les mesures qu'il envisage de prendre pour remédier aux abus signalés.

5558. — 31 octobre 1963. — **M. André Halbout** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation suivante : à l'occasion d'une candidature pour l'obtention d'une bourse, la commission départementale puis la régionale ont émis un avis défavorable. L'examen des bourses eut lieu le 13 juin ; le 18 juin, donc cinq jours après cet examen, la commission nationale émettait un avis favorable. Il était précisé que le candidat devait subir un examen le 16 septembre. Au cours des dernières années, des décisions ont été prises pour supprimer les examens de septembre, afin de permettre à tous les enfants de profiter pleinement de leurs vacances. Dans le cas signalé, il est donc regrettable que la décision de la commission nationale ne soit pas intervenue avant la date de l'examen de juin, le candidat examiné en septembre étant défavorisé par rapport à ceux ayant concouru en juin. Il lui demande : 1^o s'il envisage de prendre des mesures pour que les avis des différentes commissions appelées à se prononcer interviennent suffisamment tôt pour que tous les candidats puissent subir les épreuves prévues avant la fin de l'année scolaire ; 2^o si les enfants qui se trouvent dans la situation exposée pourront se présenter en juin prochain à un nouvel examen.

5559. — 31 octobre 1963. — **M. André Halbout** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la situation des ingénieurs des travaux agricoles du cadre latéral. Ce cadre est formé d'anciens fonctionnaires du ministère de la France d'outre-mer, qui servent en partie en métropole, en partie au titre de la coopération technique dans les Etats africains et malgache. Leur avancement a été suspendu depuis décembre 1959. La dernière commission paritaire qui s'est réunie à leur sujet s'est tenue le 18 décembre 1962. L'arrêté fixant le nombre des promotions possible dans ce cadre doit faire l'objet d'un visa du ministère des finances et des affaires économiques. Le texte de cet arrêté a été transmis en décembre 1962 par le ministère de l'agriculture. Le retard apporté à la parution de cet arrêté cause un grave préjudice aux intéressés. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour hâter au maximum la parution de ce texte.

5560. — 31 octobre 1963. — **M. Bignon** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative** que l'article L. 6 du code des pensions civiles et militaires de retraite précise, en ce qui concerne les fonctionnaires civils, que « le droit à la pension proportionnelle est acquis : 1^o sans conditions d'âge ni de durée de services, aux fonctionnaires mis à la retraite pour invalidité résultant ou non de l'exercice des fonctions ». En ce qui concerne les militaires, l'article L. 12 prévoit que la solde de réforme est acquise : 1^o s'ils comptent moins de quinze ans de services à l'Etat, aux officiers placés en position de réforme dans les conditions définies à l'article L. 11 (3^e) ; 2^o s'ils ont servi pendant cinq années au-delà de la durée légale, aux militaires et marins non officiers qui sont réformés sans avoir acquis des droits soit à une pension proportionnelle, soit à une pension d'invalidité. Il y a là deux régimes différents dans des situations identiques (invalidité non contractée en service), les fonctionnaires civils ayant droit à une retraite proportionnelle dont la jouissance est immédiate et à vie, tandis que les militaires ne perçoivent que la solde de réforme, fixée à 30 p. 100 de la solde de base, et seulement pendant un temps égal à la durée des services effectivement accomplis par son bénéficiaire. Il y a donc là une véritable injustice à l'égard des militaires, et cela d'autant plus que, s'ils étaient dans la vie privée, ils bénéficieraient incontestablement d'une pension d'invalidité de la sécurité sociale. Il lui demande s'il n'estime pas que cette situation doit être modifiée et s'il n'est pas dans ses intentions de la comprendre dans l'étude actuellement entreprise de modification de certains articles du code des pensions, afin de mettre les militaires au même régime que les fonctionnaires civils.

5561. — 31 octobre 1963. — **M. Bignon** expose à **M. le ministre du travail** que, pour avoir droit aux prestations des assurances maternité, l'assuré social doit justifier soit qu'il a occupé un emploi salarié ou assimilé pendant au moins soixante heures au cours des trois mois précédant la date de la première constatation médicale de la grossesse, soit qu'il s'est trouvé en état de chômage involontaire constaté pendant une durée équivalente au cours de ladite période et justifier de dix mois d'immatriculation à la date présumée de l'accouchement. Il lui signale le cas des militaires de carrière retraités, immatriculés régulièrement à la caisse militaire de sécurité sociale, mais dont l'épouse n'a pu faire constater sa grossesse qu'après la mise à la retraite du mari et avant l'affiliation de celui-ci à la caisse civile de sécurité sociale. De ce fait, les prestations de l'assurance maternité ont été refusées tant par la caisse civile de sécurité sociale que par la caisse militaire, celle-ci se contentant de déclarer qu'elle n'est plus en possession du dossier de l'assuré. Il lui demande : 1^o à qui incombe le paiement des prestations de maternité en ce qui concerne les militaires réguliè-

ment affiliés à la caisse militaire de sécurité sociale lorsque ceux-ci, retraités, ne peuvent justifier des dix mois d'affiliation à la caisse civile de sécurité sociale et qu'ils n'ont pu s'affilier que postérieurement à la constatation de la grossesse ; 2^o les raisons qui s'opposent au paiement des prestations de maternité aux retraités qui ne travaillent plus, puisque est retenue sur leur pension la cotisation pour les prestations médicales.

5562. — 31 octobre 1963. — **M. Bignon** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** que l'article 35 de la loi n^o 63-156 de finances du 23 février 1963 a accordé une majoration de 5 p. 100 de pension aux mutilés amputés d'un membre qui ne supportent pas le port d'un appareil de prothèse. Il lui demande à quelle date paraîtra l'instruction d'application de cette disposition, les demandes des intéressés restant bloquées dans les diverses directions interdépartementales des anciens combattants en attendant la publication de ce texte.

5563. — 31 octobre 1963. — **M. Bignon** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative** que le code des pensions civiles et militaires de retraite (art. L. 6) précise que les femmes fonctionnaires mariées ou mères de famille ont droit à la pension proportionnelle si elles ont accompli quinze années de services. L'article L. 37 indique que la jouissance de cette pension est différée jusqu'au moment où elles auront acquis le droit à pension d'ancienneté ou atteint la limite d'âge, sauf cependant pour celles d'entre elles (art. L. 36) qui sont mères de trois enfants. Il lui demande si une femme fonctionnaire mère d'un enfant, remariée à un père de trois enfants, peut être assimilée, puisqu'elle élève ces quatre enfants, à une mère de trois enfants et bénéficier de la jouissance immédiate de sa pension.

5564. — 31 octobre 1963. — **M. Louis Salié** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation dramatique dans laquelle se trouve un artisan qui, obligé de cesser ses fonctions pour une durée dépassant un an en raison de son état de santé, ne peut se faire remplacer par un ouvrier sans perdre le bénéfice de son statut d'artisan fiscal. Il lui demande s'il envisage de compléter l'article 1649 quater (ancien 184) du code général des impôts, afin de tenir compte des cas de ce genre.

5565. — 31 octobre 1963. — **M. Bernard** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si les artisans ruraux retraités, qui sont chefs d'une petite exploitation agricole et dont le revenu cadastral est inférieur à 400 francs, peuvent bénéficier de la participation de l'Etat aux cotisations de l'assurance obligatoire maladie, invalidité et maternité des exploitants agricoles prévue à l'article 1106-8-1 du code rural.

5566. — 31 octobre 1963. — **M. Schaff** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en application de l'article 47-1 de la loi n^o 63-156 de finances du 23 février 1963, le prélèvement sur les loyers effectué en application de l'article 1630 du code général des impôts, au profit du fonds national d'amélioration de l'habitat, n'est pas applicable, à compter du 1^{er} janvier 1963, aux locaux construits avant le 1^{er} septembre 1948, situés dans les communes visées par les décrets pris en exécution du dernier alinéa de l'article 1^{er} de la loi n^o 48-1360 du 1^{er} septembre 1948 modifiée, et dans lesquelles les dispositions de cette loi ont cessé d'être en vigueur. Etant donné la rédaction de ce texte, il laisse en dehors de son champ d'application un grand nombre de petites communes d'une population inférieure à 4.000 habitants, distantes de plus de 5 km des villes de plus de 10.000 habitants, dans lesquelles la réglementation relative au maintien dans les lieux n'a jamais été appliquée, et qui, par conséquent, n'ont fait l'objet d'aucun décret pris en application de l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} septembre 1948. Dans ces petites communes, les dispositions de la loi du 1^{er} septembre 1948 relatives à la fixation du prix des loyers continuent d'être applicables aux locataires entrés dans les lieux antérieurement au 1^{er} janvier 1959, ainsi qu'à ceux qui ont pris possession du local à la suite d'un échange de logement effectué dans les conditions prévues à l'article 79 de ladite loi. Par conséquent, conformément à l'article 1630-1^o du code général des impôts, le prélèvement sur les loyers doit continuer d'être effectué dans ces communes pour tous les locaux soumis, quant à la réglementation du prix des loyers, aux dispositions de la loi du 1^{er} septembre 1948. Il lui demande s'il n'envisage pas de compléter les dispositions de l'article 47-1 de la loi du 23 février 1963 susvisé, afin que le prélèvement sur les loyers ne soit plus applicable aux locaux situés dans ces communes de moins de 4.000 habitants, éloignées des villes de plus de 10.000 habitants, dans lesquelles la réglementation du prix des loyers continue d'être applicable pour les locataires entrés dans les lieux avant le 1^{er} janvier 1959.

5567. — 31 octobre 1963. — **M. Bizet** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que, d'après certains projets en cours d'étude, on envisagerait d'implanter quelques grandes écoles dans des points différents de la région parisienne assez éloignés les uns des autres. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait souhaitable d'envisager la création d'une « ville universitaire » dans laquelle se trouveraient groupées les diverses facultés et grandes écoles.

5568. — 31 octobre 1963. — M. Bizet demande à M. le ministre de l'éducation nationale s'il a l'intention de publier prochainement le décret qui doit permettre aux membres de l'enseignement public ayant exercé des fonctions dans l'enseignement privé, d'obtenir que les services effectués dans ce dernier enseignement soient pris en compte pour la liquidation de leur pension de retraite.

5569. — 31 octobre 1963. — M. Jean Bénard attire l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur la situation suivante : aux termes de l'article 1344 du code général des impôts « sont exempts de tous droits d'enregistrement les actes, pièces et écrits de toute nature concernant les sociétés coopératives d'insémination artificielle et d'utilisation de matériel agricole ». D'autre part, aux termes de l'article 1342 du même code « sont exempts de tous droits d'enregistrement et de timbre autre que le droit de timbre des quittances, les actes, pièces et écrits de toute nature concernant les coopératives de blé ou de céréales ». Ces exemptions s'appliquent aux acquisitions réalisées par les coopératives d'insémination artificielle, les C. U. M. A. et les coopératives de blé ou de céréales, notamment pour leurs installations, propriétés, silos et terrains destinés à l'édification des bâtiments qui leur sont nécessaires. Par contre, il n'existe pas d'exemption pour les coopératives vinicoles. Il n'est pas douteux qu'il y a là une fâcheuse anomalie, qui prive celles-ci du bénéfice de dispositions accordées à des organismes fonctionnant sous des formes juridiques identiques. Il lui demande s'il estime pouvoir prendre toutes dispositions utiles pour faire disparaître une discrimination aussi regrettable à l'égard des coopératives vinicoles tant lors de leur création que de leur extension.

5570. — 31 octobre 1963. — Mme Jacqueline Thome-Patenôtre appelle l'attention de M. le ministre du travail sur la situation des retraités de la sécurité sociale qui ont cotisé depuis plus de trente ans et ne bénéficient pas d'un avantage plus important. Elle lui signale que, depuis le 1^{er} juillet 1960, il existe maintenant des salariés qui ont dépassé cette période imposée par l'ordonnance du 19 octobre 1945, pour toucher le taux maximum de pension. Bien des salariés, dans les années à venir (et en 1975 certains pourront justifier de quarante-cinq années de cotisations) ne toucheront ainsi que des pensions correspondant à trente ans de cotisations, soit 40 p. 100 du salaire de base, alors que, s'ils reculent leur demande au-delà de soixante-cinq ans, ladite pension augmente de 4 p. 100 par année et permet à soixante-dix ans de toucher 60 p. 100 du salaire de base. Elle lui demande s'il ne serait pas possible de reconsidérer le problème et d'obtenir la contrepartie des années de cotisations au-delà de la trentième.

5571. — 31 octobre 1963. — M. Roche-Defrance expose à M. le ministre de l'Intérieur l'intérêt pour les collectivités locales de posséder un texte concernant les appels d'offre, analogue à celui appliqué depuis plusieurs années pour les marchés de l'Etat. Il lui rappelle à ce sujet les termes du décret n° 60-724 du 25 juillet 1960, modifié par le décret n° 62-473 du 13 avril 1962, qui stipule : « Les collectivités et établissements prévus à l'article 1^{er} du présent décret peuvent passer des marchés après appels d'offres collectifs dans des conditions qui seront fixées par décret en Conseil d'Etat ». Il lui demande si ce décret fondamental instituant cette procédure fera l'objet d'une prochaine parution au Journal officiel. Le texte pourrait simplement reproduire au profit des collectivités locales les articles 24 à 33 du décret n° 56-256 du 13 mars 1956 relatif aux marchés de l'Etat.

5572. — 31 octobre 1963. — M. Roche-Defrance demande à M. le ministre de l'Intérieur quand seront publiés les textes d'application de la loi n° 82-904 du 4 août 1962 instituant une servitude sur les fonds privés pour la pose des canalisations publiques d'eau ou d'assainissement.

5573. — 31 octobre 1963. — M. Pierre Bas rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale qu'il lui a posé le 5 juillet 1963, sous le n° 3919, la question suivante, à laquelle il serait heureux de recevoir une réponse : a) combien de membres du corps enseignant, pour chacun des divers degrés d'enseignement, sont affectés à la date du 30 juin 1963 à des tâches autres qu'enseignantes : 1° dans son propre ministère ; 2° dans les autres administrations de l'Etat ; 3° dans des organismes variés ; b) les mesures qu'il entend prendre pour permettre à la plupart de ces maîtres de reprendre, à la prochaine rentrée scolaire, les tâches d'enseignement pour lesquelles ils ont une vocation prioritaire.

5574. — 31 octobre 1963. — M. Le Tac demande à M. le ministre de l'éducation nationale, alors que l'éducation nationale est manifestement sous-administrée, que ses besoins en personnel augmentent sans cesse, et qu'une bonne partie du personnel enseignant est recruté sans concours, s'il estime que les concours pour le recrutement des fonctionnaires d'intendance et d'administration doivent être maintenus dans leur forme actuelle. En effet, ces concours n'ont aucun intérêt puisque bien souvent les candidats sont moins

nombreux que les places offertes. Par contre leur existence même, la date fixe à laquelle ils ont lieu, découragent d'autant plus les jeunes de servir l'éducation nationale que les traitements de début ne sauraient, en aucun cas, constituer un attrait compensateur de ces inconvénients (secrétaire d'administration : indice 165 ; attaché d'administration : indice 203). Pour se présenter à ces différents concours, l'éducation nationale exige des diplômés qui doivent garantir le niveau de formation générale des candidats. Il serait pour le moins surprenant que l'éducation nationale en arrivât ainsi elle-même à se défier de la valeur de ses propres diplômes.

5575. — 31 octobre 1963. — M. Le Tac appelle l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur le congé, communément dénommé « les quatre jours du bon soldat », accordé en début d'année aux agents des bureaux-gares et ambulants en compensation du travail exceptionnellement pénible qui découle du trafic important de la période de Noël-Nouvel an. Ce congé a été supprimé l'an dernier à la suite des grèves. Il lui demande s'il est dans ses intentions de le rétablir, et s'il n'envisage pas de le considérer désormais comme un dû et non comme une faveur dans laquelle certains croient apercevoir une manifestation de paternalisme.

5576. — 31 octobre 1963. — M. Le Tac appelle l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur l'augmentation constante des loyers commerciaux. Dans les grandes agglomérations notamment, les experts accordent souvent des pourcentages de hausse dépassant 30 p. 100, auxquels s'ajoutent encore, pour les commerçants, les frais de procédure et d'expertise. Il lui demande si, dans le cadre du dernier plan de stabilisation des prix qui invite les producteurs, intermédiaires et commerçants, à limiter leurs marges bénéficiaires, le Gouvernement n'envisage pas, au moins pendant une période d'un an, sinon de bloquer les loyers commerciaux, du moins d'en limiter l'augmentation au pourcentage de hausse des prix découlant des relevés de l'I. N. S. E. E.

5577. — 31 octobre 1963. — M. Denvers rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que la loi de programme n° 62-901 du 4 août 1962 approuve un programme quadriennal (1962-1965) d'un montant de 800 millions de francs pour les établissements d'enseignement et de formation professionnelle agricoles publics et privés reconnus : soit 700 millions pour l'enseignement public, et 100 millions pour l'enseignement privé. L'exposé de la loi de programme indique que les crédits de personnel des actuels cours post-scolaires agricoles publics figurent au budget du ministre de l'éducation nationale, lequel doit supporter une partie des dépenses de fonctionnement et d'investissements. Il lui demande : 1° comment il se fait que cette loi de programme ne prévoit qu'une somme de 15 millions pour la formation professionnelle de base de l'enseignement public, alors que les seuls cours post-scolaires agricoles publics, d'après les statistiques de 1961, groupent 54 p. 100 des effectifs à eux seuls, et que rien n'est prévu pour eux en ce qui concerne le fonctionnement et les investissements, les 15 millions revenant aux foyers de progrès ; 2° pourquoi aucun accord n'a encore été réalisé, à ce sujet, entre les ministres de l'éducation nationale et de l'agriculture pour cette formation de base généralisée, alors que toutes les facilités semblent avoir été données à l'enseignement privé quant aux reconnaissances et à l'équipement de ses établissements.

5578. — 31 octobre 1963. — M. Roger Roucaute expose à M. le ministre du travail que le bénéfice de la rente viagère est refusé aux ayants droit de l'ouvrier mineur, décédé des suites de la silicose, lorsque la première constatation médicale est antérieure au mariage ou remariage de l'intéressé. C'est une anomalie choquante que rien ne justifie. Par exemple, un mineur du Gard, âgé de trente-huit ans, silicosé à 75 p. 100, qui, après vingt-trois ans de service dans les mines, a dû prendre une retraite anticipée, n'ouvrira pas droit à la rente viagère pour sa femme et sa fille — actuellement âgées de sept ans — au motif que, marié en 1948, divorcé en 1954 et remarié en 1956 — après avoir pris l'avis d'un médecin — la première constatation médicale de la maladie, remontant à 1951, est antérieure à son remariage. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre afin que tous les ayants droit des ouvriers mineurs décédés des suites de la silicose puissent obtenir la rente viagère, même si la première constatation médicale de la maladie de ces mineurs a été faite antérieurement à leur mariage ou à leur remariage.

5579. — 31 octobre 1963. — M. Lolive attire de nouveau l'attention de M. le ministre du travail sur le fait que bon nombre d'ouvriers du bâtiment et des travaux publics ont totalement épuisé leur droit à l'application dite de « chômage intempéries » du fait de la rigueur de l'hiver 1962-1963, et qu'ils s'en inquiètent au plus haut point à l'approche de la mauvaise saison. Il lui demande les dispositions qu'il compte prendre afin que l'allocation susvisée soit versée : 1° sans limitation de durée ; 2° dès la première heure d'arrêt de travail ; 3° au taux de 75 p. 100 du salaire effectif perçu par les intéressés.

5580. — 31 octobre 1963. — M. Manceau expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'au cours de la réunion du 10 octobre de la commission supérieure des caisses d'épargne, le directeur du Trésor, s'il a fait allusion à l'éventualité d'un relèvement du plafond des livrets, a envisagé en même temps la réduction du taux d'intérêt alloué à ces établissements, dont les fonds proviennent pourtant d'une clientèle modeste. Il observe que les caisses d'épargne apportent une aide appréciable à la construction de logements, qu'elles consentent des prêts aux collectivités locales, et que, si leur action n'était pas entravée, elles pourraient rendre des services plus grands encore à leur clientèle et à la collectivité. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour : 1° relever le plafond des livrets à 30.000 francs ; 2° maintenir le taux d'intérêt à 3 p. 100 ; 3° permettre à ces établissements : a) l'attribution de prêts directs aux déposants ; b) la création d'un service de comptes chèques.

5581. — 31 octobre 1963. — M. Commenay expose à M. le ministre de l'agriculture que, d'un décret du 29 avril 1963, paru au *Journal officiel* du 5 mai 1963, il résulte que le « Baco 22 A » ne fait plus partie des cépages autorisés dans les Landes en dehors de la zone délimitée Armagnac. Cette mesure privera les viticulteurs landais d'une grosse part de leurs revenus, car le « Baco 22 A », du fait de sa résistance aux maladies cryptogamiques et de sa bonne production, a été pour ce département une création extrêmement utile et jusqu'alors soutenue par les pouvoirs publics. Il lui demande s'il ne compte pas rapporter ce décret, compte tenu des observations qui précèdent et également du fait que la plantation du « Baco 22 A » reste autorisée dans les départements de la Vendée et du Gers.

5582. — 31 octobre 1963. — M. Charles Germain expose à M. le ministre de l'éducation nationale que l'installation provisoire du centre national de préparation au certificat d'aptitude à l'enseignement musical (C.A.E.M.), dans l'enceinte du lycée La Fontaine, comporte de nombreux inconvénients. Pour les six sections que comprend le centre, quatre salles seulement sont mises à sa disposition. Cette insuffisance des locaux rend impossible l'organisation rationnelle des cours et l'emploi du temps comporte, à côté de journées de neuf heures de cours, des demi-journées où les heures de cours sont séparées par des moments de liberté pendant lesquels les élèves, n'étant pas tolérés au lycée, doivent chercher refuge dans un établissement de boissons voisin. D'autre part, il est très désagréable, pour les élèves des classes secondaires, d'être gênés au milieu de leurs cours par le bruit qui provient des salles de musique. Quant aux élèves préparant le C.A.E.M., qui sont de futurs professeurs de lycées, aucune disposition n'a encore été prise au sujet de leur statut. Le conseil supérieur de l'éducation nationale a adopté le 28 juillet 1958, à l'unanimité, un texte accordant à ces élèves l'assimilation financière avec les élèves des I.P.E.S. Depuis cette date, aucune suite n'a été donnée à un tel projet. Etant donné l'importance que présente la formation artistique dans l'éducation des jeunes gens et jeunes filles des lycées, à un moment où la technique moderne permet à tous un contact plus étroit avec l'art musical, il lui demande : 1° quelles mesures il a l'intention de prendre pour que soit mise en œuvre le plus rapidement possible l'assimilation des élèves professeurs de musique — ainsi d'ailleurs que des élèves professeurs de dessin — aux autres élèves professeurs, en ce qui concerne notamment la rémunération ; 2° si des projets sont à l'étude en vue de la création d'établissements indépendants, sortes d'écoles normales supérieures de musique et de dessin, analogues notamment à l'école normale supérieure d'éducation physique.

5583. — 31 octobre 1963. — M. Bizet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'en raison des complications et de la complexité des déclarations multiples auxquelles sont astreints les contribuables, il semblerait normal de tolérer un certain pourcentage d'erreurs dans les déclarations fiscales, lorsque la bonne foi des contribuables est hors de doute. Une telle mesure aurait pour double résultat de susciter une plus grande compréhension entre les contribuables et les agents de l'administration fiscale et de réaliser cet apaisement souhaité par les uns et par les autres. Il lui demande si, dans le but de rendre plus acceptables les contrôles effectués par les agents de la direction des impôts, en matière de taxes sur le chiffre d'affaires et de taxes assimilées, il ne lui paraît pas souhaitable de décider que toute notification de redressement de déclarations, dont le montant est inférieur ou égal à 10 p. 100 du chiffre d'affaires contrôlé, ne fera pas l'objet de rappels d'impôts et que toute notification de redressement de déclarations, dont le montant est inférieur ou égal à 3 p. 100 du chiffre d'affaires contrôlé, n'entraînera pas application d'une pénalité.

5584. — 31 octobre 1963. — M. Paul Coste-Floret demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quelles dispositions il a l'intention de prendre en vue de régulariser la situation des inspecteurs centraux des impôts visés par l'arrêt du Conseil d'Etat de mai 1962 et mis à la retraite d'office avant d'avoir atteint l'âge limite.

5585. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën expose à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative que ses propositions tendant à l'amélioration de la carrière des dactylographes, sténodactylographes et mécanographes ne semblent pas avoir été retenues par le Gouvernement et qu'en conséquence, il a été amené devant le conseil supérieur de la fonction publique à promettre des solutions sur le plan indemnitaire. Il lui demande à quelle date seront publiés les textes concrétisant cette promesse.

5586. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative à quelle date sera publié le décret intéressant les cadres B des diverses administrations et créant le grade de chef de section. Il lui rappelle que le décret portant fixation indiciaire pour ce grade remonte au 14 avril 1962.

5587. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative, compte tenu des premières mesures intervenues pour le traitement et les congés de maladie, si l'ensemble du décret n° 46-759 du 19 avril 1946 peut être considéré comme applicable aux employés auxiliaires de l'Etat, notamment en matière de garanties disciplinaires, de réemploi après accomplissement du service militaire, de congés d'allaitement. Il lui demande, en outre, si une administration peut valablement empêcher ses auxiliaires de bénéficier du régime de retraite complémentaire des agents non titulaires de l'Etat (I. G. R. A. N. T. E.).

5588. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative à quelle date doivent intervenir certains assouplissements à apporter aux dispositions du décret du 26 mai 1962, qui a permis aux agents des catégories C et D d'accéder à l'échelle supérieure de rémunération dans la limite de 25 p. 100 de l'effectif, conformément aux demandes qui lui ont été adressées à ce sujet par M. le ministre de l'intérieur en faveur de certains de ses cadres pour 1962 et 1963 (cadres D des préfectures et ensemble des cadres techniques).

5589. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre de l'intérieur quelles mesures il envisage de prendre afin que soient titularisés les auxiliaires de préfectures rétribués sur le budget de l'Etat ou sur le budget des départements, et s'il n'a pas l'intention, comme dans d'autres départements ministériels, de prévoir la titularisation d'office des auxiliaires comptant une certaine ancienneté.

5590. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre de l'intérieur quel est le nombre d'agents de bureau des préfectures susceptibles d'être intégrés dans le cadre de commis au cours de l'exercice 1964, conformément à la déclaration faite au Sénat, le 2 juillet 1963 par M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement.

5591. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre de l'intérieur quel est l'état d'avancement des travaux concernant le projet de statut élaboré par la direction du personnel de son département en faveur des personnels improprement appelés « agents de service » dans les préfectures, et s'il peut préciser si des pourparlers ont déjà eu lieu à ce sujet avec M. le ministre des finances, d'une part, et M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative, d'autre part.

5592. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre de l'intérieur quelle suite a été donnée à son projet de décret concernant les commis « nouvelle formule » des préfectures. Se référant à ses déclarations antérieures, il lui demande également pour quelles raisons la circulaire interministérielle du 6 mai 1959 n'est pas encore appliquée à ces agents alors qu'elle l'a été depuis longtemps, pour des corps analogues, dans d'autres administrations.

5593. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre de l'intérieur à quel stade en sont les négociations avec M. le ministre des finances en vue de compenser l'allongement de carrière des secrétaires administratifs des préfectures, prévu par le décret du 26 mai 1962 en s'inspirant de la solution intervenue dans d'autres ministères sous l'appellation de « bonification de 18 mois ».

5594. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre de l'intérieur à quelle date il envisage de réviser le statut du cadre A des préfectures afin de le mettre en harmonie avec celui des fonctionnaires de la direction des impôts, étant fait observer

que ce statut doit être corrigé afin de raccourcir certaines durées de carrière, et surtout afin de permettre un avancement régulier à la première classe d'attaché et le passage des chefs de bureau et agents supérieurs dans le cadre A normal.

5595. — 31 octobre 1963. — M. Orvoën demande à M. le ministre de l'Intérieur pour quelles raisons n'a pas encore été publié l'arrêté fixant les traitements des chefs de division des préfectures, à compter du 1^{er} juillet 1962, conformément aux dispositions du décret du 31 octobre 1962, et s'il envisage un nouveau reclassement de ces agents en vue de tenir compte de l'avis émis par le conseil supérieur de la fonction publique.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

3519. — Sallenave expose à M. le ministre de l'agriculture la situation catastrophique qui s'est installée récemment parmi les producteurs primeuriers de pommes de terre des Basses-Pyrénées. En effet, les prix sont désastreux et il en résulte une mévente à peu près totale. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre : 1^o pour mettre fin à cet état de choses ; 2^o pour arrêter immédiatement les importations ; 3^o pour instituer une aide à l'exportation. (Question du 18 juin 1963.)

Réponse. — Le marché des pommes de terre primeurs s'étend normalement du 10 mai au 15 juillet, avec une pointe de production dans la deuxième quinzaine de juin. Cette production s'établit d'ordinaire autour de 625.000 tonnes. Or, en 1963, elle est estimée à près de 800.000 tonnes. Cette augmentation de tonnage est due principalement à un manque d'organisation de la profession et à une absence de discipline dans les ensemencements. En effet, les surfaces plantées qui étaient en 1962 de 48.500 hectares sont passées en 1963 à 55.000 hectares soit un accroissement de 12 p. 100. Les pommes de terre bretonnes qui arrivent généralement en premier sur le marché, ont en 1963, après un hiver particulièrement rigoureux, été retardées d'une quinzaine de jours. De ce fait, toutes les régions ont livré leurs pommes de terre sur le marché au même moment et les cours se sont effondrés. En résumé, les difficultés du marché de la pomme de terre primeur proviennent du raccourcissement, pour des raisons climatiques, de la période de production et du développement dans certaines régions, des surfaces plantées. Devant cette situation, le Gouvernement, tout en poursuivant sa politique de qualité et d'organisation des marchés par l'intermédiaire de la profession a décidé : dès le 15 mai, de prendre partiellement en charge les frais de contrôle assurés par la profession ; le 21 mai, le remboursement de 50 p. 100 des frais de transport pour les exportations à destination de tous pays ; de proroger jusqu'au 30 juin les expéditions sur la Grande-Bretagne qui, normalement, étaient arrêtées le 15 juin ; d'accorder le 18 juin dernier aux groupements de producteurs jusqu'au 30 juin 1963, une prime calculée sur la base de 8 centimes par kg de pommes de terre primeurs expédiées sur le marché intérieur à plus de 300 km, à condition que le prix à la production soit compris entre 10 centimes et 15 centimes. Cette mesure a été réservée aux organisations acceptant les disciplines prescrites par les comités de surveillance ou de gestion des marchés. Pour répondre à l'effort réalisé par certains producteurs, cette dernière mesure a été prorogée jusqu'au 15 juillet dans des conditions plus avantageuses. La prime a été portée à 10 centimes, dont 2 centimes versés à une caisse de péréquation et son taux modulé en fonction des distances des lieux de vente : 7 centimes de 225 à 300 km ; 5 centimes de 90 à 225 km. De son côté le prix plancher était abaissé à 8 centimes au lieu de 10. Les crédits nécessaires ont été ouverts au F. O. R. M. A. sans limitation. Ces mesures avaient pour but de permettre aux producteurs de discipliner les apports sur les marchés, en écartant les arrachages, en détournant certaines quantités sur l'alimentation animale et, au besoin, en ne commercialisant pas certaines quantités pour maintenir les cours dans des limites raisonnables. Ces mesures se sont révélées particulièrement efficaces dans les régions où une organisation effective a été mise en place et où les disciplines édictées par les comités et les groupements ont été respectées. Enfin, dans le sens de la politique de qualité, le Gouvernement décidait de fixer le calibre minimum des pommes de terre primeurs pouvant être commercialisées à 35 mm. Il y a lieu d'ajouter que le F. O. R. M. A. a pris en charge, sur la base du prix minimum de 8 centimes, toutes les quantités de pommes de terre distribuées gratuitement aux bureaux d'aide sociale. A partir du 15 juillet, il devient difficile de distinguer la pomme de terre primeur de la pomme de terre plantée pour la conservation et arrachée avant maturité complète. C'est la raison pour laquelle les mesures ci-dessus n'ont pas été reconduites, à l'exception toutefois des aides à l'exportation et de la prise en charge des distributions aux bureaux d'aide sociale. Le Gouvernement, conscient néanmoins des difficultés qui persistaient encore au 15 juillet dans certaines régions, a favorisé des actions spécifiques pour compléter l'assainissement du marché en fin de campagne : exportations exceptionnelles en cargos frigorifiques vers des pays lointains ; contribution à l'aide alimentaire à certains pays sous-développés. Il appartient aux groupements de producteurs ayant bénéficié de tout ou partie de ces mesures,

d'opérer les péréquations nécessaires entre les producteurs intéressés. Le Gouvernement considère qu'il ne pouvait aller au-delà des mesures prises et il est bon de préciser que les aides apportées par l'Etat au marché de la pomme de terre primeur représentent plus de 10 millions, soit une charge d'environ 8 centimes par kg sur l'ensemble des excédents évalués à 130.000 tonnes, ce qui correspond au prix minimum. En ce qui concerne les importations, le tonnage des pommes de terre primeurs importées de tous pays au cours du mois de mai 1963, époque pendant laquelle la production métropolitaine était inexistante, n'a pas dépassé 71.000 tonnes, soit environ 10 p. 100 de la production nationale. A titre indicatif, la frontière française a été fermée par le jeu du prix minimum à partir du 13 juin 1963.

4202. — M. Pic expose à M. le ministre de l'agriculture que des informations parues dans la presse, à propos des négociations de Bruxelles, annonçant des importations de volailles américaines, ont suscité de vives inquiétudes parmi les producteurs avicoles ; la production française semble en effet, actuellement, largement suffisante pour couvrir les besoins de la consommation. Il lui demande quelles sont les mesures envisagées et quelles garanties sont fournies aux aviculteurs français. (Question du 19 juillet 1963.)

Réponse. — Les volailles figurent parmi les produits pour lesquels des règlements pris dans le cadre de la Communauté économique européenne précisent les conditions du commerce international aussi bien entre les six pays membres qu'entre ceux-ci et les pays tiers. Cette réglementation est fondée sur le principe de la liberté des échanges avec, pour compenser les disparités de prix existant et afin d'éviter que des marchandises ne soient offertes à des prix inférieurs aux prix de revient, un système de prélèvements et de prix d'écluse. Pour limiter le risque de voir survenir sur le marché européen des importations de volailles dans des conditions ne répondant pas aux exigences d'une saine concurrence, le Gouvernement français, au sein du conseil de la C. E. E., s'est efforcé d'obtenir que ces prélèvements et prix d'écluse soient fixés à un niveau suffisant. En ce qui concerne le marché intérieur français, les réglementations sanitaires nationales étant maintenues en attendant une harmonisation des législations des pays de la C. E. E., il convient de rappeler que sont actuellement interdites les importations de produits avicoles originaires des pays dans lesquels l'emploi de certaines substances estimées dangereuses pour la santé publique n'est pas prohibé pour l'alimentation et l'élevage des volailles (décret n° 62-827 du 21 juillet 1962). Or, les Etats-Unis ne figurent pas parmi les pays qui interdisent l'emploi de ces substances.

4805. — M. Le Guen expose à M. le ministre de l'agriculture que les instructions données dans la circulaire en date du 31 juillet 1963, relative à l'application de la loi complémentaire à la loi d'orientation agricole pendant la période précédant la promulgation des décrets d'application, ont suscité une vive émotion chez de nombreux aviculteurs, dans la région de Guingamp. Il est précisé dans cette circulaire que, « compte tenu des inconvénients techniques que présente la production de poulettes dites « démarrées », il ne paraît pas souhaitable d'encourager les initiatives de cet ordre, même lorsqu'elles émanent de groupements d'agriculteurs ». Il semble donc que les techniciens de son département ministériel estiment que l'élevage des poulettes en stations spécialisées constitue une formule peu satisfaisante en raison des possibilités de « stress » qui peuvent survenir lors du transport des poulettes de la station vers les élevages des adhérents. La circulaire souligne, par ailleurs, que cette formule implique des conditions très rigoureuses concernant l'élevage de destination qui ne doit pas offrir un milieu différent de celui dans lequel les poulettes ont été élevées, et que, d'autre part, ces poulettes ne doivent pas être mises en contact avec des poulettes d'âge différent. Ces instructions appellent un certain nombre de remarques : un élevage s'approvisionnant en poulettes « démarrées » réforme la totalité des poules pondeuses à une date déterminée à l'avance, dépendante de la date de la livraison des poulettes ; au planning d'élevage des poulettes « démarrées » correspond complètement le planning d'exploitation des poules pondeuses. L'existence de stations d'élevage répond donc parfaitement à la remarque pertinente contenue dans la circulaire concernant les graves dangers qu'entraîne la promiscuité des poulettes d'âge différent. En second lieu, une prophylaxie médicale cohérente, et particulièrement les vaccinations systématiques contre les maladies à ultra-virus, ne peuvent pas être pratiquées dans des élevages où vivent simultanément des animaux d'âge différent. Ces vaccinations très délicates supposent une connaissance parfaite de l'état de santé des animaux au moment de la vaccination. Les stations d'élevage dirigées par des spécialistes possèdent seules les conditions requises pour mener à bien ces opérations. En troisième lieu, l'intensité et la durée de la ponte de la poule pondeuse sont étroitement tributaires des conditions dans lesquelles elle a été élevée. Les conditions d'élevage dans le futur poulailler de ponte, par un aviculteur qui ne pratique l'élevage des jeunes sujets que tous les dix-huit mois, sont forcément inférieures à celles qui peuvent être obtenues par un éleveur hautement spécialisé dans une station spécialisée. Cette dernière formule est le seul moyen pour le producteur d'œufs de posséder avec certitude à l'entrée en ponte une densité d'animaux correspondant exactement à ses besoins. Il est souhaitable que l'élevage de destination ne soit pas dans un milieu différent de celui dans lequel les poulettes ont été élevées, mais ces dispositions ne semblent pas absolument impératives lorsque les poulettes passent d'un milieu confortable (stations d'élevage) à un milieu moins confortable

(poulaillers de ponte) dès lors que les poulettes sont transférées dans les poulaillers définitifs, non pas au moment de la ponte, mais un mois au moins avant, l'optimum étant, selon les Britanniques, deux mois avant, soit à l'âge de 16 à 18 semaines. Remarquons également, en ce qui concerne le « stress », qu'aucun inconvénient de cet ordre n'a jamais été constaté dans les autres pays, soit que, comme en Angleterre, chez la Sommerset Egg Corporation, on prenne la précaution de transporter les animaux de nuit et que la lumière bleue existe dans les poulaillers d'élevage et de destination, soit qu'aucune précaution ne soit prise comme en Allemagne (Lochmann). La création de stations d'élevage de poulettes a été et demeure l'objet d'une vaste extension aussi bien en Allemagne qu'en Angleterre et aux U. S. A. car, si les avantages techniques seuls sont hors de proportion avec des inconvénients techniques sans doute possibles, mais non confirmés par les faits, les avantages économiques et financiers sont considérables : prix de revient de la poulette moins élevé, diminution du prix de l'œuf par une meilleure utilisation de l'équipement et une diminution des frais d'amortissement, possibilité d'harmonisation du planning de production et du planning de commercialisation, etc. Il y a donc lieu de s'étonner que les aviculteurs de la région bretonne désireux de s'adapter aux exigences d'une meilleure productivité se trouvent freinés dans leur activité, alors que leurs concurrents généraient avec succès des techniques de spécialisation qui sont prônées par ailleurs comme une nécessité. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation profondément décevante pour les jeunes aviculteurs épris de progrès. (Question du 23 septembre 1963.)

Réponse. — La circulaire n° 876 du 31 juillet 1963 n'a pas énuméré les inconvénients techniques présentés par la production de poulettes dites « démarrées ». Ceux-ci ont par contre été effectivement exposés dans une correspondance échangée avec la caisse nationale de crédit agricole. Dans la pratique courante, ces inconvénients sont incontestablement réels, car pour les éviter, il est admis que la production de poulettes démarrées devrait satisfaire aux exigences suivantes, à savoir : être entreprise dans le cadre d'un groupement d'agriculteurs disposant de techniciens qualifiés ; dans des élevages n'ayant pas d'autre activité avicole, c'est-à-dire dont le cheptel comporte uniquement des sujets de 16 à 18 semaines ; dans des élevages placés sous le contrôle permanent non seulement des techniciens du groupement, mais encore des services vétérinaires départementaux ; dans des élevages ayant pour seuls débouchés les adhérents du groupement. En outre, les livraisons uniquement composées de poulettes vaccinées doivent avoir lieu 1 ou 2 mois avant l'entrée en ponte, de nuit ou en lumière bleue, et dans un rayon rapproché. Compte tenu des structures actuelles de l'aviculture française, il faut bien convenir qu'il est assez difficile de trouver réunies toutes ces conditions. Du point de vue économique, l'élevage des poulettes démarrées permet effectivement une utilisation plus intensive des locaux et, par conséquent, entraîne une augmentation très notable de la capacité de production des entreprises, ce qui ne semble pas conforme à l'esprit de l'article 21 de la loi n° 62-933 du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation agricole. Pour l'ensemble de ces motifs, le ministre de l'Agriculture estime prudent ne pas encourager les initiatives de cet ordre tout au moins tant que les textes d'application de l'article 21 de la loi précitée n'auront pas été pris.

4813. — M. Vial-Massat attire l'attention de M. le ministre de l'Agriculture sur le mécontentement des gardes-chasse fédéraux qui s'exprime notamment dans le département de la Loire, par la grève qu'ils ont décidé de poursuivre aussi longtemps que leurs légitimes revendications ne seront pas entièrement satisfaites. En effet, les gardes-chasse fédéraux considèrent : 1° qu'ils assument un travail en tous points comparable à celui des gardes-pêche de l'administration ; 2° qu'ils se trouvent de plus en plus désavantagés, dans tous les domaines, par rapport à leurs collègues de la pêche ; 3° qu'aucun effort n'a été fait en leur faveur en ce qui concerne la parité avec les gardes-pêche ; 4° qu'une prime de risque devrait leur être allouée, compte tenu du caractère dangereux de leur travail, un grand nombre de gardes-chasse fédéraux étant, chaque année, tués au cours de leur service. Il lui demande les dispositions qu'il compte prendre pour améliorer le sort de cette catégorie de personnel, en vue de donner aux gardes-chasse fédéraux une situation digne de leur fonction et, en particulier, leur prise en charge par le conseil supérieur de la chasse avec des salaires très proches de ceux des eaux et forêts et des gardes fédéraux de la pêche. (Question du 28 septembre 1963.)

Réponse. — Actuellement le fonctionnement de la garderie fédérale pose un grave problème. Chaque fédération lui a consacré cette année plus de 68 p. 100 de ses ressources, pourcentage largement supérieur au minimum de 50 p. 100 qui est imposé par la loi. Cet effort proportionnellement énorme s'est cependant avéré insuffisant puisqu'il n'a pas permis de réajuster les traitements et indemnités des gardes-chasse fédéraux en les alignant notamment sur ceux des gardes-pêche fédéraux. Aussi pour remédier à cette situation éminemment regrettable, a-t-il été proposé à M. le ministre des finances et des affaires économiques, dès le mois de juin 1963, une majoration substantielle du taux de la cotisation des porteurs de permis de chasse, le supplément attendu de cette mesure étant destiné, en priorité, à la revalorisation des traitements et indemnités des gardes-chasse fédéraux. En ce qui concerne le désir formulé par ces derniers, tendant à leur prise en charge par le conseil supérieur de la chasse, une telle mesure, d'ailleurs incompatible avec la législation en vigueur, n'est pas souhaitable, car elle aboutirait, en fait, à créer la confusion entre les attributions dudit conseil et celles des fédérations départementales des chasseurs. Enfin il convient de préciser que les gardes-chasse fédéraux

bénéficient, indépendamment de l'assurance légale contre les accidents du travail en agriculture, d'une assurance spéciale individuelle couvrant les risques de mort et d'incapacité permanente totale ou partielle. Cette assurance, qui s'est avérée très efficace au cours des dernières années, paraît remplacer avantageusement la prime de risque réclamée par les intéressés.

4931. — M. Chaze rappelle à M. le ministre de l'Agriculture qu'un pourcentage important d'officiers des eaux et forêts est pris en charge par le fonds forestier national ainsi qu'en attestent différents rapports présentés par le directeur général des eaux et forêts au comité de contrôle du fonds forestier national. Il lui demande : 1° s'il estime ce fait compatible avec l'article 4 du décret du 1^{er} novembre 1946 relatif à la gestion du fonds forestier national puisque ce texte dispose, sans ambiguïté, que les personnels appartenant au cadre des officiers des eaux et forêts ne peuvent être rémunérés sur les crédits établis au budget de l'Agriculture par voie de fonds de concours du fonds forestier national ; 2° si, dans ces conditions et à défaut de texte modificatif, il ne pense pas qu'il y aurait lieu de placer les officiers dont il est question en position de détachement auprès du fonds forestier national, ainsi que cela se pratique pour certains chefs de district des eaux et forêts détachés auprès du fonds forestier national en qualité de contractuels. Remarque étant faite que de tels détachements, outre qu'ils régulariseraient leur situation, permettraient en particulier à ces officiers de se consacrer uniquement à des tâches en rapport avec le fonds forestier national, ce qui n'est pas actuellement le cas, puisque généralement ils sont placés de ce fait à la tête de directions départementales dites de services forestiers, lesquelles ont dans leurs attributions non seulement le reboisement du fonds forestier national, mais aussi la gestion de services relevant notamment de la pêche, de la chasse et de la production forestière. (Question du 1^{er} octobre 1963.)

Réponse. — La prise en compte, par le fonds forestier national, de la rémunération d'un certain nombre d'ingénieurs des eaux et forêts résulte des dispositions de l'article 12 du décret n° 4047-371 du 3 mars 1947 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi n° 46-472 du 30 septembre 1946 créant le fonds forestier national, et du décret n° 4049-748 du 7 juin 1949 portant fixation du statut et des effectifs des personnels de l'administration des eaux et forêts pris en charge par ce fonds. Ces dispositions sont compatibles avec celles de l'article 4 du décret du 1^{er} novembre 1946 visé par la question posée ; cet article 4 ne concerne en effet que les personnels contractuels n'appartenant pas aux cadres titulaires de l'administration des eaux et forêts. C'est d'ailleurs en application de cette réglementation qu'est envisagée une mesure de titularisation des chefs de district contractuels.

5071. — M. Rossi attire l'attention de M. le ministre de l'Agriculture sur la situation de la forêt domaniale de Villers-Cotterêts où, sur une étendue de l'ordre de deux mille hectares, la futaie a été abattue sans aucune régénération de hêtres. Il lui demande : 1° s'il est possible d'accélérer les travaux de replantation en accordant à celle-ci les crédits nécessaires pour rattraper l'arriéré, la nature du sol ne paraissant pas permettre dans des conditions convenables la régénération par voie naturelle ; 2° s'il n'envisage pas de limiter les coupes afin de ne pas augmenter l'étendue des zones désolées, en revenant au cycle de cent cinquante ans primitivement adopté pour les coupes de hêtres de cette forêt, au lieu et place du cycle de cent trente-cinq ans actuellement en vigueur. (Question du 8 octobre 1963.)

Réponse. — 1° Il est exact qu'en forêt domaniale de Villers-Cotterêts la nature du sol et les conditions climatiques ne permettent pas d'envisager la régénération naturelle sur la majorité de la surface. Aussi l'administration procède-t-elle à des travaux de régénération artificielle qui ont été constamment en croissant depuis quatre ans, les crédits affectés à ces opérations étant passés de 262.000 nouveaux francs en 1960 à 560.000 francs en 1963. Cet effort sera poursuivi à l'avenir ; à l'occasion de l'étude d'un nouveau plan de gestion applicable à la forêt il est envisagé d'augmenter la révolution, actuellement fixée à cent trente-cinq ans, dans toute la mesure compatible avec la nécessité de procéder à l'exploitation des hêtres avant leur dépérissement.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

4945. — M. André Beauguillette expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que, lorsqu'un ancien prisonnier de la guerre 1914-1918 sollicite le pécule du service départemental de l'office national dont il relève, il lui est répondu « qu'aucune instruction n'est parvenue concernant le paiement de cet avantage ». En conséquence, il lui demande s'il compte faire en sorte d'obtenir la parution des textes officiels y afférents. (Question du 1^{er} octobre 1963.)

Réponse. — Un arrêté en date du 4 mai 1963 publié au Journal officiel du 9 mai 1963 a défini les modalités d'application de l'article 32 de la loi de finances n° 63-166 du 23 février 1963 instituant un pécule de 50 francs en faveur des anciens prisonniers de la guerre 1914-1918. Deux circulaires ont en outre été diffusées en temps opportun tant auprès des services départementaux de l'office national des anciens combattants et victimes de guerre au sujet de la formulation et de la validation des demandes qu'auprès des

directions interdépartementales du ministère des anciens combattants et victimes de guerre, chargées du paiement du pécule. La réponse du service départemental de l'office national, à laquelle l'honorable parlementaire se réfère, ne concernait pas une demande de pécule déposée par un ancien prisonnier mais par une veuve de prisonnier. Une telle demande ne pouvait être accueillie, la loi du 23 février 1963 prévoyant le bénéfice du pécule aux prisonniers de guerre exclusivement.

5087. — M. Noël Barrot, se référant à la réponse donnée à la question écrite n° 2865 de M. Paul Coste-Floret (*Journal officiel*, débats A. N., séance du 4 juillet 1963, page 3892), demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre s'il peut lui faire connaître l'état d'avancement des travaux concernant l'établissement d'un projet de loi tendant à accorder aux veuves des fonctionnaires qui, en raison de leur décès, n'ont pu se réclamer des dispositions de l'ordonnance du 15 juin 1945 la possibilité de demander, le cas échéant, la réparation du préjudice de carrière subi par leur mari du fait de la guerre. Il lui demande également s'il n'estime pas opportun, avant de soumettre ce texte au vote du Parlement, de le communiquer pour avis aux diverses associations représentatives des fonctionnaires anciens combattants et résistants. (Question du 8 octobre 1963.)

Réponse. — Le ministre des anciens combattants et victimes de guerre a effectivement saisi les départements ministériels intéressés d'un projet de texte tendant à permettre la révision des pensions de réversion concédées aux veuves de fonctionnaires décédés par suite d'événements de guerre sans avoir pu obtenir la reconsidération de leur carrière administrative au titre de l'ordonnance du 15 juin 1945. Ce projet a reçu l'accord de principe du ministre d'Etat chargé de la réforme administrative et est actuellement soumis à l'avis du ministre des finances et des affaires économiques. En tout état de cause, les diverses associations représentatives des fonctionnaires anciens combattants et résistants ne pourront obtenir communication de ce projet que lorsqu'il aura été définitivement mis au point en liaison avec les départements ministériels intéressés.

CONSTRUCTION

4726. — M. Henry Rey appelle l'attention de M. le ministre de la construction sur l'impossibilité de révision de certains loyers, notamment ceux d'immeubles construits avant 1948. Dans 7.500 communes environ de moins de 4.000 habitants, les loyers ont été libérés par décrets, qu'il s'agisse de locations en cours ou de locations nouvelles; dans toutes les villes de moins de 10.000 habitants, les locations nouvelles dans les immeubles construits avant 1948 sont également libres; et enfin, en exécution de l'ordonnance du 27 décembre 1958 prévoyant le retour au droit commun dans certaines communes, le Gouvernement a pris divers décrets d'extension, étendant sous certaines conditions ces dispositions à un certain nombre de communes de plus de 10.000 habitants. Il lui demande dans quel délai interviendront les mesures actuellement à l'étude et destinées à réaliser peu à peu l'unité du marché de la location immobilière en libérant progressivement les prix des loyers non encore libérés. (Question du 21 septembre 1963.)

Réponse. — Le rétablissement de l'unité du marché constitue bien l'objectif de la politique du logement poursuivie par le Gouvernement. Il importe en effet de mettre fin le plus rapidement possible à la disparité des nombreux régimes auxquels sont soumis les logements neufs et les logements anciens. Cette disparité n'a, en général, aucun fondement social. Elle se traduit par des protections souvent peu justifiées des situations acquises. Elle fait naître un « marché noir » qui diminue les possibilités offertes aux catégories les plus défavorisées de la population. Elle cloisonne des marchés dont l'étroitesse conduit à des prix spéculatifs. Elle engendre au bénéfice de certains des mesures de faveur, des prérogatives abusives malgré de lourds procédés de contrôle. Elle classe chaque famille au hasard des affectations d'origine dans des systèmes dont il est difficile de sortir. En outre, il est inévitable qu'une pression s'exerce pour aligner tous les régimes sur les conditions de celui qui favorise le plus les locataires ou occupants. En y cédant, l'Etat serait conduit à accroître encore son aide individuelle à chaque logement construit, ce qu'il ne pourrait faire qu'en diminuant le volume global des programmes annuels de construction et la qualité des logements neufs. Pour contribuer à briser ce cloisonnement, les réformes qui sont en cours en matière de financement de la construction représentent déjà une harmonisation à un niveau raisonnable aux conditions de prêts qui pourront être consentis aux constructeurs. Parallèlement, une révision des valeurs locatives des immeubles anciens a été étudiée sur les mêmes bases de rentabilité des capitaux correspondant à la valeur normale des immeubles anciens, compte tenu de leurs qualités par rapport aux immeubles neufs de même catégorie, ou investis dans les améliorations d'équipement qui pourront être apportées dans ces immeubles anciens. Ainsi sont préparées, sur des bases financières saines, les conditions d'un retour à l'unité du marché du logement dans le cadre d'un régime de liberté contractuelle. Un important secteur social librement accessible constituera alors un régulateur efficace des prix. Il contribuera à les fixer à un niveau raisonnable grâce au caractère désintéressé de son action plutôt que grâce à des conditions de financement anormales. Une aide particulière devra cependant

continuer à pouvoir être consentie par l'Etat pour des programmes réservés aux catégories les plus modestes de la population. En ce qui concerne le patrimoine immobilier ancien, la revalorisation des loyers taxés jusqu'au niveau normal d'équilibre du marché et le retour à la liberté des contrats ne peuvent être que progressifs compte tenu de la conjoncture économique et sociale. Tout d'abord la revalorisation progressive des loyers ne peut être réellement obtenue dans une période de hausse rapide des prix, comme le montre l'expérience des dix années qui ont suivi le vote de la loi du 1^{er} septembre 1948. Par contre, les réformes de décembre 1958 ont pu apporter aux propriétaires une aide effective grâce à la stabilité relative du niveau général des prix qui les a suivies. La réussite du plan actuel de stabilisation constitue donc une condition préalable pour continuer la remise en ordre des loyers des immeubles anciens. C'est pourquoi il a paru préférable au Gouvernement de suspendre provisoirement les majorations semestrielles de loyers qui devaient jouer au 1^{er} janvier 1964. La revalorisation des loyers doit aussi suivre le relèvement des niveaux de vie. S'il est normal qu'une part des augmentations de revenus individuels soit consacrée au logement, il ne pourrait être accepté qu'elle dépasse un pourcentage trop élevé. Le rythme de ces revalorisations doit donc être étudié en fonction de la hausse des revenus individuels. L'extension des aides personnelles au logement résultant de réformes en cours ou à l'étude, pourra d'ailleurs permettre aux catégories les moins favorisées de supporter sans gêne ces revalorisations. La liberté des locations des logements anciens ne peut de même être étendue sans certaines précautions. Tout d'abord, elle ne saurait intervenir que pour les logements anciens susceptibles d'entrer dans un marché normal du logement, c'est-à-dire suffisamment entretenus et d'un confort minimum. D'autre part, afin d'assurer aux locataires une certaine stabilité dans les lieux, un bail d'une durée minimale doit leur être consenti. Enfin, le retour à la liberté des contrats pour les locataires entrant dans les lieux implique moins de répercussions sociales que pour les occupants actuels bénéficiaires du maintien dans les lieux et peut donc intervenir plus rapidement. De nombreuses mesures ont déjà été prises dans le sens d'un retour à la liberté de contrats de location. En 1953, le retour à la liberté des contrats pour les locations nouvelles dans les immeubles anciens avait été prévu pour le 1^{er} janvier 1958. Par la loi du 26 décembre 1957, le Parlement avait substitué la date du 1^{er} janvier 1959 à celle du 1^{er} janvier 1958. L'ordonnance du 27 décembre 1958 a instauré la liberté des contrats pour les locataires entrant dans les lieux postérieurement au 1^{er} janvier 1959 dans les villes de moins de 10.000 habitants et donné au Gouvernement la possibilité d'étendre par décrets ces dispositions à d'autres communes. Un grand nombre de décrets ont été effectivement publiés depuis cette date sur la demande des municipalités intéressées et, à l'heure actuelle, la liberté des locations nouvelles, sous certaines réserves d'entretien, de confort et de durée des baux, est effective dans 224 villes de plus de 10.000 habitants, dont certaines très importantes, et dans cinquante-cinq communes de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne situées à moins de cinquante kilomètres de Paris. Le Gouvernement est disposé à accueillir favorablement toutes les demandes nouvelles qui lui seraient présentées en ce sens. De même, l'ordonnance du 27 décembre 1958 permettait au Gouvernement de supprimer par décret l'application de la loi du 1^{er} septembre 1948, aussi bien pour les locations nouvelles que pour celles en cours, dans les communes qui y étaient soumises. De telles dispositions ont été prises pour 7.206 communes de moins de 4.000 habitants, dans lesquelles, pour une raison ou une autre, la loi était applicable et qui étaient favorables à son abrogation. Pour trois communes seulement où des abus avaient été constatés, le Gouvernement a dû revenir sur les mesures prises. Il n'hésiterait pas à employer cette arme chaque fois que les mêmes abus sont démontrés. D'autre part, les résultats du recensement de 1962 risquent, à la suite de l'augmentation de leur population, d'être dépassés à partir du 1^{er} janvier 1963, la réglementation de la loi du 1^{er} septembre 1948 dans des communes qui n'y étaient pas jusqu'alors soumises, soit pour les locations nouvelles, soit pour les locations en cours. Des décrets sont intervenus pour éviter ces conséquences dans la plupart de ces communes où elles n'apparaissent pas souhaitables, la situation du marché du logement y restant normale. Enfin, sur la proposition du Gouvernement, la loi n° 62-902 du 4 août 1962 a introduit de nouvelles catégories sur le marché libre des locations immobilières : locations à usage professionnel ou mixte, immeubles reconstruits, garages situés dans les immeubles collectifs, locaux transformés à usage d'habitation. La loi du 4 août 1962 retire, en outre, aux dispositions de la loi du 1^{er} septembre 1948 leur caractère d'ordre public en permettant au locataire dans les lieux et au propriétaire d'y déroger dans de nouvelles conventions. Ainsi le Gouvernement a largement utilisé des possibilités qui lui étaient offertes pour un retour progressif à l'unité du marché du logement. Il est disposé à accueillir favorablement toutes les demandes qui lui seraient présentées par les municipalités pour étendre le régime de liberté des locations nouvelles sous certaines conditions de confort et d'entretien ou pour supprimer la réglementation de la loi du 1^{er} septembre 1948, s'il s'avère que la crise du logement étant surmontée dans les communes considérées, il ne s'ensuivra pas une montée brusque des prix et des expulsions abusives. Le retour des rapatriés d'Afrique du Nord a réveillé dans certaines villes une crise du logement prête à disparaître à la suite de l'effort de construction de ces dernières années. Le retour aux conditions normales en a été ainsi retardé, mais il est certain que les mesures prises en faveur du logement des rapatriés permettent de l'envisager de nouveau dans un avenir proche. Il serait alors inutile et nuisible de maintenir une réglementation contraignante.

4728. — M. Pierre Bas expose à M. le ministre de la construction que la prolifération de maisons d'habitation en bordure immédiate du rivage de la mer Méditerranée compromet à long terme l'essor du tourisme, si elle permet dans l'immédiat d'avantageuses spéculations. Il est surprenant et même choquant qu'un véritable mur de constructions privées continue à s'élever entre les routes longeant la côte, fréquentée par des centaines de milliers de touristes, et la mer. Des erreurs graves et souvent irréparables ont été commises depuis la fin du XIX^e siècle, mais il semble parfois que l'on en commette encore. C'est pourquoi il lui demande : 1^o combien d'autorisations de construire, pour des lots bordant le rivage de la mer, ont été accordées par les services de la construction, pour les départements du Var et des Alpes-Maritimes, en 1959, 1960, 1961 et 1962 ; 2^o s'il entend mener une politique de protection du rivage de la mer, sur l'ensemble des côtes françaises. (Question du 21 septembre 1963.)

1^{re} réponse. — Les statistiques établies par les services intéressés ne permettent pas d'opérer une discrimination immédiate des permis délivrés pour des terrains situés en bordure même de la mer. Des recherches complémentaires ont dû être prescrites pour les quatre années en cause. Ces recherches sont actuellement en cours. Il sera répondu dès que possible sur l'ensemble de la question posée.

DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

3010. — M. Albrand expose à M. le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer que, dans le cadre de la politique de développement économique décidée par le Gouvernement en faveur des départements d'outre-mer, la chambre de commerce et d'industrie de Pointe-à-Pitre a suggéré qu'une étude précise soit effectuée à la Guadeloupe pour déterminer les possibilités d'industrialisation qui peuvent s'y trouver. Il lui rappelle que la Martinique a fait déjà l'objet de cette étude dont les conclusions sont consignées dans le rapport Esambert. Il lui demande s'il n'envisage pas de faire procéder à une étude semblable à la Guadeloupe afin que les options susceptibles d'être retenues dans l'une et l'autre île ne soient pas concurrentielles mais complémentaires. (Question du 28 mai 1963.)

Réponse. — En réponse à la question de l'honorable parlementaire, il convient de rappeler que dès le mois de septembre 1962, un conseiller technique en matière de développement industriel avait déjà été mis à la disposition du préfet de la Guadeloupe. Entre autres tâches et responsabilités qui ont été confiées à cet agent, il lui avait été demandé, sur la recommandation de la commission centrale du IV^e plan pour les départements d'outre-mer, d'établir un programme d'industrialisation à moyen terme pour le département de la Guadeloupe, ce travail devant être exécuté en liaison étroite avec les personnalités du secteur privé intéressées au développement économique du département, et notamment les représentants des banques, chambres de commerce et d'industrie, jeunes chambres économiques et les organismes professionnels. Ce programme d'industrialisation a été établi et a fait l'objet d'une brochure éditée par la préfecture de la Guadeloupe, intitulée : « Programme d'industrialisation 1963-1965 ».

4944. — M. Renouard demande à M. le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer quels crédits supplémentaires il mettra à la disposition du département de la Martinique pour faire face aux conséquences désastreuses du cyclone « Edith ». En particulier il apparaît que les crédits de l'aide alimentaire devraient être augmentés de façon substantielle, la destruction des cultures vivrières et des arbres à pain, jointe au marasme économique, risquant de dégrader la situation alimentaire de l'île. (Question du 1^{er} octobre 1963.)

Réponse. — A la suite du cyclone Edith, qui vient de ravager la Martinique, le Gouvernement a décidé de mettre à la disposition de ce département une subvention globale de 40 millions de francs. Sur cette somme, un quart environ (soit 10 millions de francs) permettra des distributions de vivres aux personnes se trouvant sans emploi et sans ressources du fait du cyclone. Le reste des crédits servira à indemniser les divers dommages causés par le cyclone.

EDUCATION NATIONALE

4298. — M. Waldeck Rochet attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les difficultés rencontrées à Aubervilliers pour pourvoir au remplacement des maîtres malades, et plus généralement pour assurer la stabilité du corps enseignant. Entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} juin 1963, dans les 237 classes primaires, 900 journées n'ont pu être suppléées. Il en résulte une certaine perturbation des études des élèves comme dans le cas des maîtres en congé remplacés par des maîtres non préparés à cette tâche délicate de prendre une classe en marche. Par ailleurs, malgré les gros efforts de la municipalité et de l'office d'habitations à loyer modéré qui ont logé une centaine de maîtres, la stabilité du corps enseignant primaire est encore aléatoire. Cela est dû aux difficultés de logement, aux nominations d'un personnel enseignant demeurant fort loin de son école, et aux départs fréquents et compréhensibles vers les collèges d'enseignement général. Si l'on ajoute à ces considérations les effectifs trop lourds des classes (l'école Joliot-Curie a une

moyenne de trente-sept élèves par classe) et la trop faible formation pédagogique donnée aux jeunes maîtres ne provenant pas des écoles normales, on mesure la perturbation des études des enfants. Ces faits sont multipliés dans les écoles maternelles et on comprend l'émotion du corps enseignant et des familles. C'est ainsi que les organisateurs des journées de l'enseignement public et laïque, qui se sont tenues à Aubervilliers les 15 et 16 juin derniers, lui ont fait tenir une statistique sur le niveau scolaire de 670 enfants d'un ensemble d'habitations à loyer modéré, indiquant que 40,6 p. 100 de ces enfants sont retardés à ce point de vue. Il lui demande quelles mesures il compte prendre, en sus des mesures d'ensemble réclamées par le syndicat national des instituteurs : 1^o pour doter Aubervilliers d'un groupe d'instituteurs titulaires « remplaçants » dont la formation pédagogique appropriée permettrait de faire face à toute situation : prendre en charge n'importe quel cours, à n'importe quel moment de l'année ; 2^o pour nommer en surnombre les jeunes maîtres ne venant pas de l'école normale, ce qui leur permettrait de suivre des stages suffisants de formation pédagogique ; 3^o pour faire verser par le ministère de l'éducation nationale à l'office d'habitations à loyer modéré d'Aubervilliers l'équivalent de 1 p. 100 du salaire des enseignants de la ville, à charge pour cet office d'attribuer un contingent plus important de logements aux corps enseignant. (Question du 25 juillet 1963.)

Réponse. — 1^o Les difficultés de remplacement des maîtres malades sont connues. Cela tient surtout au fait que les instituteurs titulaires ne suffisent pas, en raison de l'insuffisance du recrutement, à pourvoir tous les emplois permanents. Aussi nombre de remplaçants doivent-ils être nommés à poste fixe, ce qui diminue d'autant les effectifs disponibles pour effectuer les intérim. Cette année, la situation en personnel titulaire s'améliorant, il est vraisemblable que l'on pourra pallier, dans de meilleures conditions, les absences de maîtres. Il n'en reste pas moins que l'on connaît encore des périodes difficiles, les ressources en personnel auxiliaire ne pouvant être ajustées à tous moments. Il n'est pas, en tous cas, possible de retenir une solution qui s'appliquerait à la seule commune d'Aubervilliers ; 2^o des efforts notables sont accomplis dans la Seine, pour assurer la formation professionnelle des maîtres et maîtresses du cadre auxiliaire. D'une part, le jeudi, des cycles de journées d'information pédagogique groupent plus d'un demi-millier de suppléants et suppléantes autour d'inspecteurs primaires. D'autre part, chaque année, 280 remplaçants choisis parmi ceux qui en ont le plus besoin et répartis en deux contingents successifs, effectuent un stage d'un semestre dans les écoles normales du département. Par contre la nomination en surnombre de jeunes maîtres ne venant pas de l'école normale ne paraît pas budgétairement recevable ; 3^o cette question paraît relever de la compétence du ministère des finances.

4730. — M. Robert Ballanger attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les dispositions de l'arrêté du 16 novembre 1962 qui proroge jusqu'au 1^{er} octobre 1963 la durée du mandat des membres de certaines commissions administratives paritaires nationales. Il lui demande si dans l'état actuel du projet de décret devant créer de nouveaux corps, notamment dans les lycées techniques d'Etat et les lycées techniques, il serait opportun de procéder à de nouvelles élections de délégués du personnel de la 3^e commission (surveillants généraux et personnels assimilés) plutôt que de proroger à nouveau, nonobstant les dispositions de l'article 7 du décret n° 59-307 du 14 février 1959, le mandat des commissaires actuels jusqu'à la parution — qui ne saurait désormais tarder — du texte qui remettrait, et remettra, alors tout le problème en cause ; corps nouveaux communs à tous les ordres d'enseignement. (Question du 21 septembre 1963.)

Réponse. — L'existence de commissions administratives paritaires est nécessaire pour toute une série d'opérations qui intéressent de très près le personnel, mutations et avancement, notamment. Or ces opérations se déroulent selon un calendrier précis et impératif. Cette précision et cette rigueur ne se retrouvent pas dans les opérations qui précèdent la publication des textes réglementaires. Une nouvelle prorogation des commissions actuelles n'étant plus possible, l'administration ne peut prendre le risque de se trouver dépourvue d'organismes consultatifs ; il est donc nécessaire de procéder à de nouvelles élections, quitte à les recommencer sur des bases différentes au cas où des modifications statutaires affecteraient les corps de fonctionnaires représentés.

4731. — M. Dupuy expose à M. le ministre de l'éducation nationale qu'à quelques jours de la rentrée scolaire, il apparaît que la situation de l'enseignement public va être, dans la réalité des faits, plus difficile encore que l'an dernier. Il lui demande, sa question ayant un caractère d'urgence nationale indéniable, de lui faire connaître : 1^o pour l'année scolaire 1963-1964, et concernant respectivement l'enseignement primaire, secondaire et technique : a) le nombre d'élèves scolarisables de chacun des deux sexes et le nombre des demandes d'inscription dans les écoles, collèges et lycées ; b) l'accroissement par rapport à l'an dernier (chiffre et pourcentage) ; c) le nombre de places disponibles et les effectifs prévisibles par classe ; d) le nombre de maîtres et professeurs (titulaires et auxiliaires, pris séparément), l'augmentation en chiffres et pourcentage depuis l'an dernier, et le déficit prévisible ; e) la situation des locaux disponibles au regard des besoins ; 2^o Selon les mêmes modalités, la situation dans la Seine et Seine-et-Oise. (Question du 21 septembre 1963.)

Réponse. — Dans la mesure où il est possible d'avoir, dès maintenant, une vue d'ensemble sur les conditions dans lesquelles se déroulera l'année scolaire, qui vient de commencer, les prévisions demandées par le parlementaire peuvent s'établir comme suit :

a) Les statistiques plus récentes n'étant pas encore publiées, la seule documentation permettant de déterminer la population scolaire par sexe ne concerne que l'année 1961-1962. Toutefois, pour les classes primaires élémentaires, si l'on tient compte du fait que la légère augmentation d'effectifs constatée à la rentrée de 1962 est à peu près compensée par une diminution du même ordre, à la rentrée de 1963, les chiffres sont les suivants :

Filles : enseignement public, 2.334.000 ; enseignement privé, 435.000. Garçons : enseignement public, 2.570.000 ; enseignement privé, 342.000.

Pour les autres ordres d'enseignement, et compte tenu d'un accroissement continu de la population scolaire, les chiffres sont beaucoup plus malaisés à définir.

Pour l'année 1961-1962, les statistiques indiquent :

Établissements classiques et modernes. — Filles : enseignement public, 418.000 ; enseignement privé, 160.000. Garçons : enseignement public, 396.000 ; enseignement privé, 157.000.

Établissements techniques (niveau lycées techniques). — Filles : enseignement public, 65.000 ; enseignement privé, 25.000. Garçons : enseignement public, 131.000 ; enseignement privé, 22.000.

Établissements techniques (niveau collèges d'enseignement technique). — Filles : enseignement public, 85.000 ; enseignement privé, 72.000. Garçons : enseignement public, 134.000 ; enseignement privé, 35.000.

Si l'on considère l'augmentation des effectifs, enregistrée lors des rentrées de 1962 et 1963, et si l'on tient compte d'une proportion filles-garçons, analogue à celle mentionnée plus haut, on obtient, pour l'année scolaire qui vient de commencer et pour l'enseignement public seulement, les chiffres approximatifs suivants :

Lycées classiques et modernes. — Filles, 502.000 environ ; garçons, 477.000 environ.

Lycées techniques. — Filles, 87.000 environ ; garçons, 180.000 environ.

Collèges d'enseignement technique. — Filles, 105.000 environ ; garçons, 168.000 environ.

b) En ce qui concerne l'accroissement des effectifs scolaires, sur l'ensemble du territoire, il se présentait comme suit à la dernière rentrée :

Classes maternelles et enfantines.....	+ 49.000 (+ 3,7 %)
Classes élémentaires et spéciales.....	— 38.000 (— 0,8 %)
C. E. G.....	+ 99.000 (+ 1,4 %)
Lycées classiques et modernes.....	+ 62.000 (+ 0,7 %)
Lycées techniques.....	+ 25.000 (+ 1,4 %)
C. E. T.....	+ 20.000 (+ 7,9 %)

Il convient de remarquer que la faible diminution du nombre des élèves, constatée en valeur absolue dans l'enseignement élémentaire, ne tient pas compte des migrations qui, dans les régions en expansion, ont augmenté la population scolaire des classes élémentaires d'environ 150.000 unités.

c) Le nombre de places disponibles et les effectifs prévisibles par classe sont extrêmement difficiles à préciser. Il s'agit là, en effet, d'éléments qui varient en fonction des circonstances locales. Toutefois, l'impression dominante qui se dégage des chiffres donnés par MM. les recteurs, quatre jours après la rentrée scolaire, permet d'affirmer que les refus d'inscription ont été très limités, sauf dans les collèges d'enseignement technique. Encore convient-il de préciser, sur ce dernier point, que les 17.500 refus d'admission, comptabilisés par MM. les recteurs, constituent un chiffre en nette amélioration par rapport à ceux des années précédentes.

d) Il est incontestable que les difficultés les plus graves sont celles qui résultent du manque de maîtres. Dans ce domaine, il convient de citer un certain nombre de chiffres particulièrement caractéristiques. En mathématiques, dans les lycées classiques, modernes et techniques, 37 p. 100 des chaires sont tenues par des auxiliaires, au nombre d'environ 3.000 ; 260 chaires (environ 3 p. 100) ont dû être réparties en heures supplémentaires. En physique, la situation est un peu plus favorable : 23 p. 100 des postes sont actuellement tenus par 1.100 auxiliaires ; 150 chaires ont dû être réparties en heures supplémentaires. En lettres classiques ou modernes, sur 12.900 chaires environ, 18 p. 100 sont tenues par 2.350 auxiliaires, 350 chaires restant inoccupées. Dans les disciplines techniques, le dessin industriel compte 37 p. 100 de chaires tenues par 514 auxiliaires auxquelles il faut ajouter 10 p. 100 de chaires entièrement inoccupées, ce qui porte à 47 p. 100 le déficit brut en titulaires. Pour l'enseignement commercial, 36 p. 100 des emplois sont tenus par 530 maîtres auxiliaires ; 45 postes sont inoccupés. Dans les collèges d'enseignement technique, 29 p. 100 des chaires de professeurs techniques adjoints, soit 2.750 sur 9.400 sont occupées par des auxiliaires ; 300 chaires, soit 2 p. 100 sont dépourvues de maîtres. Les pourcentages mentionnés, ci-dessus, sont sensiblement analogues à ceux qui avaient été relevés pour la précédente année scolaire. Pour améliorer une telle situation, il semble qu'il faudra s'orienter vers une augmentation très nette des promotions de normaliens qui devraient pouvoir fournir à la fois des instituteurs de qualité, mais aussi des candidats valables et en nombre suffisant aux divers professorats. Il convient de noter, par contre, que le problème numérique du recrutement ne se pose plus dans l'enseignement primaire depuis que les fortes générations d'après guerre sont arrivées au niveau du baccalauréat. Le principal obstacle dans ce domaine, qu'il s'agisse des instituteurs ou des

maîtres de collèges d'enseignement général, résidera, encore cette année, dans l'insuffisance des postes budgétaires.

e) La situation des locaux scolaires, quant à elle, se présente sous un aspect beaucoup moins inquiétant. Certes, de nombreuses difficultés ont surgi, en particulier dans les régions en cours d'expansion économique, et où, par suite des migrations, la population scolaire est en fort accroissement (région parisienne, Nord, Moselle, Rhône, Isère, notamment). Il est vrai également que, si dans les enseignements du second degré, la situation globale du point de vue de l'accueil semble à peu près satisfaisante, c'est parce que, à l'échelon local, des solutions de fortune ont été utilisées. Mais le recensement des locaux manquants, tel qu'il a été communiqué par MM. les recteurs, fait ressortir que, dans l'ensemble des établissements du second degré, près de 1.100 salles de classes, 2.650 places d'internat et 28.000 mètres carrés d'ateliers, dont la mise en service était prévue pour la rentrée, n'ont pu être livrés à temps, et ceci dans bien des cas, en raison des interruptions de chantiers provoquées par la rigueur de l'hiver dernier. La plus grande partie de ces locaux sera mise en service avant le 1^{er} décembre ; certains même vont être livrés dans les jours prochains. La situation, dans l'Académie de Paris, présente certains aspects particuliers. C'est ainsi qu'au mois de juillet dernier, dans le département de la Seine, plusieurs milliers de candidats n'avaient pu, faute d'aptitudes suffisantes, être admis dans les classes de seconde des établissements parisiens. L'Académie de Paris a créé des classes spéciales permettant d'accueillir ces élèves ; un certain nombre de places y sont encore disponibles. D'autre part, il est exact que 5.000 candidats ont été refusés dans les collèges d'enseignement technique alors que plus de 3.000 places y restent vacantes dans des spécialités indispensables, mais moins appréciées, comme le bâtiment. Des élèves qui pourraient facilement y être admis les refusent, mais sont considérés comme n'ayant pas trouvé de place parce que leur niveau ne leur permet pas de fréquenter avec fruit une section électronique. En ce qui concerne les effectifs des maîtres, la situation est analogue à celle qui règne sur le reste du territoire national. Le pourcentage des emplois tenus par des auxiliaires est sensiblement le même dans la plupart des disciplines. La situation des locaux paraît, par contre, plus réconfortante. Ainsi, à la date du 26 septembre, il manquait 287 salles de classes dans les lycées classiques et modernes, 59 dans les lycées techniques. La plupart de ces locaux pourront être mis en service dès le 1^{er} décembre. Dans les collèges d'enseignement technique, la situation est également assez satisfaisante sur ce point puisque sur 185 salles de classes, manquant à la même date, 21 seulement ne pourront être terminées avant la fin de l'année scolaire. Enfin, il convient d'ajouter à cela que 2.800 mètres carrés d'ateliers, encore inachevés à la rentrée, seront livrés avant le 1^{er} décembre dans les mêmes établissements.

5078. — M. Jacques Hébert attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les conséquences désastreuses qu'entraînent pour les élèves de l'enseignement secondaire les grèves actuelles déclenchées pour protester contre le taux auquel sont payées les heures supplémentaires effectuées par les membres de l'enseignement du second degré. Il lui demande si l'abattement de 25 p. 100 actuellement effectué sur le traitement moyen de la catégorie de professeur considéré, afin de déterminer le montant de ces heures supplémentaires, ne pourrait être reconsidéré, compte tenu de l'effort supplémentaire qu'entraîne pour le personnel enseignant la surcharge notable de la plupart des classes des établissements du second degré. (Question du 8 octobre 1963.)

Réponse. — La charge que constituent pour les enseignants les heures supplémentaires d'enseignement, du fait notamment de la pénurie actuelle des maîtres, recrutés dans les classes creuses, et de l'accroissement considérable des effectifs scolaires, n'avait pas échappé au ministère de l'éducation nationale. Il est ainsi apparu qu'il y avait lieu d'améliorer le taux de rémunération de ces heures, dont la part, dans le service d'enseignement, est importante. A cet effet, un projet de décret tendant à augmenter de 11 p. 100 environ le taux de ces heures, a été adressé aux départements ministériels des finances et de la fonction publique. Les négociations engagées avec les départements intéressés ont abouti à un accord sur les mesures envisagées.

INTERIEUR

4591. — M. Fanton demande à M. le ministre de l'intérieur : 1^o de lui faire connaître, même de façon approximative, la date d'entrée en service du centre administratif édifié par la préfecture de la Seine, boulevard Morland, à Paris ; 2^o de lui préciser la liste des services qui doivent s'y installer ainsi que la date de leur installation, en même temps que l'importance, la nature et l'implantation des locaux que lesdits services occupaient jusqu'alors ; 3^o de lui faire connaître la destination que la préfecture de la Seine compte donner aux locaux ainsi libérés, et notamment s'il est bien dans son intention de rendre à l'habitation ou au tourisme les immeubles qui furent à l'origine conçus à cet usage. (Question du 7 septembre 1963.)

Réponse. — La construction du nouvel immeuble administratif dont fait état l'honorable parlementaire est en voie d'achèvement boulevard Morland. La partie centrale, de seize niveaux, et les deux ailes latérales, de dix niveaux, offriront une superficie d'occu-

pation de 21.700 mètres carrés. Les aménagements intérieurs seront vraisemblablement terminés à la fin de l'année 1964. La priorité étant donnée au bâtiment central, les bureaux y sont occupés au fur et à mesure de l'achèvement des aménagements intérieurs. C'est ainsi que le centre mécanographique de la préfecture de la Seine est installé au rez-de-chaussée depuis plusieurs mois, et que les services de la direction de l'urbanisme, qui seront regroupés dans l'immeuble, ont commencé leur transfert aux premier et second étages. L'agence de gestion et une conciergerie sont également en place. Le rythme des autres installations est prévu comme suit : la direction de l'urbanisme poursuivra son installation jusqu'au quatrième trimestre 1964. Elle dispose actuellement de 5.500 mètres carrés répartis entre l'Hôtel de Ville, diverses mairies, le 98, quai de la Rapée et le 81, boulevard de Port-Royal (locaux à usage primitif d'habitation). La direction générale des finances et le contrôle financier près la préfecture de la Seine s'installeront en fin 1963 et au cours du premier trimestre 1964. Ces services sont actuellement répartis, sur 2.100 mètres carrés, entre l'Hôtel de Ville, l'annexe Napoléon et le 81, boulevard de Port-Royal. Les services sociaux et médicaux du personnel, la garderie d'enfants et la comptabilité du personnel seront transférés au cours du second trimestre 1964. Ils sont actuellement installés, sur 1.300 mètres carrés, à l'Hôtel de Ville, à l'annexe Napoléon, à l'annexe Lobau, à l'annexe Victoria et au 15, rue de la Bucherie. La direction de la jeunesse, des beaux-arts et des sports s'installera au cours du troisième trimestre 1964. Elle occupe actuellement 1.100 mètres carrés, à l'Hôtel de Ville, à l'annexe Lobau et au 14, rue François-Miron (anciens locaux d'habitation). La direction des services d'enseignement de la Seine viendra en dernier lieu, au cours du quatrième trimestre 1964. Elle est actuellement répartie, sur 3.300 mètres carrés, entre le 11, rue Tronchet (locaux à usage administratif), le 57, boulevard de Sébastopol et la mairie du 14^e arrondissement. En ce qui concerne la destination qui sera donnée aux locaux évacués, les locaux administratifs pourront faire l'objet d'une nouvelle affectation. Pour les autres, il est bien dans l'intention de la préfecture de la Seine de les rendre à leur destination première. Ces libérations définitives porteraient notamment sur les locaux ci-après : 81, boulevard de Port-Royal et 14, rue François-Miron (locaux domaniaux destinés à être restitués à l'habitation), 10 bis, boulevard de la Bastille et 68, rue de Rivoli (locaux privés restituables à l'habitation), 19, boulevard de Sébastopol (locaux privés à restituer au commerce) et 11, rue Tronchet (locaux domaniaux à usage administratif pouvant être aliénés).

4763. — M. Frys expose à M. le ministre de l'Intérieur les possibilités d'exploitation à des fins électorales des fonctions de président ou d'administrateur de caisse de sécurité sociale ou d'allocations familiales par des députés, maires ou conseillers généraux. Il semble anormal qu'un élu occupe une ou des fonctions dans des organismes publics mettant à sa disposition des moyens de pression ou de service pour sa propagande. Il lui demande quelles sont les incompatibilités de fonctions existantes en vue d'assurer la sincérité des scrutins. (Question du 21 septembre 1963.)

Réponse. — Les incompatibilités de fonctions en matière d'élections politiques sont actuellement édictées par les textes suivants : articles 60, 258 et 259, 337 à 341 du code électoral pour l'élection des conseillers municipaux ; articles 60, 224 à 228 du même code pour l'élection des conseillers généraux ; articles 9 à 20 de l'ordonnance n° 58-998 du 24 octobre 1958 pour l'élection des membres du Parlement. Ces différents textes ne prévoient pas expressément d'incompatibilité entre le mandat électif et les fonctions de président ou d'administrateur de caisse de sécurité sociale ou d'allocations familiales. Toutefois, en application de l'article 14 de l'ordonnance n° 58-998 du 24 octobre 1958 précitée, les fonctions de président et de membre de conseil d'administration exercées dans les établissements publics nationaux sont incompatibles avec le mandat parlementaire. La caisse nationale de sécurité sociale étant, aux termes de l'article L. 54 du code de la sécurité sociale, un établissement public, l'on peut considérer, sous réserve de l'appréciation souveraine du Conseil constitutionnel, que l'incompatibilité parlementaire s'applique au président et aux membres du conseil d'administration de cet établissement. Il n'en est pas de même pour les présidents et administrateurs des autres caisses de sécurité sociale et des caisses d'allocations familiales ; ces caisses sont en effet des organismes privés constitués et fonctionnant conformément aux prescriptions du code de la mutualité (art. L. 40 du code de la sécurité sociale). Il convient d'ajouter que les éventuelles influences dont disposeraient selon l'honorable parlementaire les membres des conseils d'administration des caisses de sécurité sociale et d'allocations familiales trouvent leur limite à la fois dans le contrôle strict exercé par l'Etat sur ces organismes et dans la mise en jeu des dispositions des articles 123 et 125 du code électoral.

4768. — M. Lathière expose à M. le ministre de l'Intérieur que de nombreux dossiers d'allocations militaires pour jeunes chefs de famille, incorporés au service militaire, ne sont instruits qu'après de longs mois, privant ainsi de jeunes foyers de ressources minimales. Il lui demande, en conséquence, de lui faire connaître s'il ne pense pas opportun de prendre certaines mesures pour que ces dossiers soient instruits dans les délais les plus brefs. (Question du 21 septembre 1963.)

Réponse. — Un texte, qui vient d'être soumis à l'avis du Conseil d'Etat, va intervenir très prochainement en vue de réformer radicalement le régime des allocations militaires. Sur le plan financier, ces allocations qui, jusqu'ici, étaient des prestations d'aide sociale, dont la charge se répartissait entre l'Etat et les collectivités locales, vont devenir des dépenses de défense nationale exclusivement supportées par l'Etat. En ce qui concerne l'instruction des dossiers, celle-ci sera facilitée et accélérée, notamment à l'échelon des préfectures. Quant à l'admission proprement dite, celle-ci ne sera plus en premier ressort de la compétence de la commission dite d'admission siégeant généralement à l'échelon cantonal, mais du préfet lui-même dont la décision sera susceptible de recours direct devant la commission centrale d'aide sociale, le degré de juridiction constitué par la commission départementale étant supprimé. Les profondes simplifications qui seraient ainsi apportées devraient être de nature à réduire très sensiblement les délais d'intervention des décisions en matière d'allocations militaires.

4930. — Mme Vaillant-Couturier expose à M. le ministre de l'Intérieur que, lors de la création à la Libération du service des assistantes scolaires auprès de la préfecture de la Seine, il avait été prévu 478 postes pour environ 400.000 enfants, soit une assistante pour 750 enfants. Or, le nombre des enfants scolarisés ayant doublé, il n'y a plus actuellement qu'une assistante pour 2.000 enfants et, dans certains secteurs, 2.500 enfants. Des postes ne sont pas pourvus, d'autres ne donnent pas lieu à remplacement en cas d'absence ou de maladie de la titulaire. Cette situation est rendue plus difficile encore du fait : 1° de l'augmentation du pourcentage des enfants inadaptés pour lesquels une aide immédiate éviterait souvent une aggravation ; 2° des difficultés accrues rencontrées dans leurs activités d'orientation professionnelle, exigeant des démarches multipliées. Un rapport récent des inspecteurs généraux reconnaissait la nécessité de créer de nombreux postes d'assistantes, d'infirmières et de secrétaires des services sociaux scolaires. La crise du recrutement, dont les effets s'ajoutent à ceux des nombreux départs dans le secteur privé après un ou deux ans, est motivée essentiellement par l'insuffisance des traitements versés aux assistantes. Une assistante diplômée, qui a fait trois ans d'études de spécialisation après son baccalauréat, gagne 623 francs par mois en début de carrière et 1.010 francs au plafond après sept ans de présence. Les propositions récemment faites d'élargir l'échelle des traitements de 598 francs à 1.130 francs, la rémunération plafond n'étant atteinte qu'après quinze ans, n'est nullement susceptible de mettre un terme à la crise du recrutement. Elle lui demande quelles mesures il envisage de prendre : 1° pour que soient créés les postes nouveaux d'assistantes scolaires rendus nécessaires pour les raisons exposées ci-dessus et pour que soient ouverts les crédits correspondants ; 2° pour que les traitements versés aux assistantes scolaires permettent de donner satisfaction aux assistantes en poste et d'assurer un recrutement suffisant. (Question du 1^{er} octobre 1963.)

Réponse. — Les conclusions de l'enquête qui avait été demandée par les ministères des finances et de l'intérieur ont effectivement été déposées le 20 mars 1963 et sont actuellement à l'étude ; il n'est donc pas encore possible que les ministères de tutelle se prononcent valablement sur les besoins en personnel existant dans les catégories d'emplois évoquées. En ce qui concerne la rémunération des assistantes sociales diplômées de la préfecture de la Seine, celle-ci est subordonnée à l'échelle indiciaire qui est fixée par M. le ministre des finances et des affaires économiques pour les assistantes sociales des administrations ou service de l'Etat. En effet, en application de l'article 629 du code de l'administration communale qui rend notamment applicable aux administrations parisiennes l'interdiction faite aux collectivités locales d'accorder à leurs agents des avantages supérieurs à ceux que l'Etat octroie à ses propres fonctionnaires, le préfet de la Seine ne peut envisager pour ses assistantes sociales un relèvement indiciaire plus important que celui qui a été consenti à leurs homologues de l'Etat. Accord a été donné à l'alignement des indices des assistantes sociales de la préfecture de la Seine sur ceux des personnels de l'Etat de même catégorie. Seule la date d'effet de la mesure demeure actuellement en litige en raison du décalage important qui s'est produit entre la publication des textes réglant la situation indiciaire des assistantes sociales de l'Etat et la date à laquelle les ministères de tutelle ont été saisis, par les administrations parisiennes, de propositions établies dans le même sens.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

4927. — M. Berger expose à M. le ministre des postes et télécommunications que les agents du cadre complémentaire de son administration vont bénéficier d'une réforme qui prendra effet du 1^{er} janvier 1963. Il lui demande : 1° les raisons pour lesquelles cette réforme n'est pas intervenue comme celle des catégories C et D, à la date du 1^{er} janvier 1962 ; 2° s'il ne serait pas possible d'envisager la transformation des emplois des agents du cadre complémentaire en emplois titulaires, les agents du cadre complémentaire effectuant pour une rémunération moindre les mêmes tâches que les titulaires. (Question du 1^{er} octobre 1963.)

Réponse. — 1° La conjoncture budgétaire n'a pas permis de faire remonter au-delà du 1^{er} janvier 1963 l'effet pécuniaire du reclassement indiciaire dont viennent de bénéficier les agents du cadre complémentaire ; 2° Réponse négative ; à noter que sur un effectif voisin de 4.500, plus de 4.000 agents du cadre complémen-

taire ne fournissent qu'une journée partielle de travail, et leurs emplois ne sont pas susceptibles, par conséquent, d'être transformés en emplois de titulaires du cadre normal. Bien entendu, les agents du cadre complémentaire ont la possibilité d'accéder au cadre normal s'ils remplissent les conditions de candidature exigées des autres postulants, subissent avec succès les épreuves des concours normaux et acceptent, éventuellement grâce à un changement de résidence, les postes qui leur sont offerts.

4929. — M. Berger attire l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur le fait que, chaque année, les brigades départementales sont amputées de plusieurs unités pour renforcer les bureaux saisonniers. Les effectifs des brigades départementales étant déjà insuffisants, ce prélèvement a pour effet d'empêcher de nombreux receveurs-distributeurs de prendre leurs congés à une période acceptable. Il lui demande : 1^o les mesures qu'il compte prendre pour renforcer les effectifs des brigades départementales ; 2^o les mesures qu'il compte prendre pour améliorer les conditions de travail et de vie des agents de brigades départementales ; 3^o les compensations qu'il envisage d'accorder aux agents des brigades départementales, et notamment s'il prévoit de leur accorder un jour de repos compensateur mensuel lorsqu'ils assurent au moins pendant un mois l'intérim d'un receveur. (Question du 1^{er} octobre 1963.)

Réponse. — 1^o et 2^o Les brigades départementales de réserve ont pour rôle non seulement d'assurer l'intérim des receveurs des bureaux qui ne comportent pas d'agents susceptibles de remplir cette tâche et des receveurs-distributeurs, mais aussi de renforcer les bureaux des stations saisonnières. Le cadre des brigades de réserve départementales est déterminé compte tenu des charges de remplacement qui incombent à ces agents dans chaque circonscription. Une péréquation des besoins en personnel particulière à la saison estivale est effectuée sur le plan national, ce qui rend inévitable des prélèvements d'unités sur l'effectif des brigades de réserve des régions non saisonnières au profit de celles qui ne peuvent faire face, par leurs propres moyens, à l'accroissement momentané et souvent important du trafic. Dans la mesure des possibilités offertes par les autorisations budgétaires, l'administration des postes poursuit son effort en vue de proportionner les moyens d'action des brigades départementales aux charges qui leur incombent. Mais l'insuffisance des créations d'emplois autorisées par les lois de finances successives oblige à réserver la quasi-totalité des nouveaux moyens d'action aux bureaux et services dans lesquels l'accroissement permanent du trafic exige la création de nouvelles positions de travail. Quoi qu'il en soit, dans toute la mesure compatible avec les nécessités de l'exploitation, l'administration s'efforce de donner aux agents des brigades de réserve le maximum de facilités, en ce qui concerne tant leurs conditions de travail que leurs modalités de déplacement ou de séjour. 3^o Il est actuellement accordé un jour de liberté par mois à certains receveurs gérant des établissements de faible importance, pour les libérer périodiquement de l'obligation qui leur est faite, tout au long de l'année, d'être présents continuellement à leur bureau et permettre ainsi aux intéressés de satisfaire à certains impératifs de la vie courante. Or les fonctionnaires des brigades de réserve départementales chargés, à titre temporaire, de la gestion des petits bureaux, ne peuvent se prévaloir de la même sujétion. Il n'est donc pas envisagé de les faire bénéficier de la mesure ci-dessus.

4941. — M. Fernand Grenier expose à M. le ministre des postes et télécommunications que la saturation du central téléphonique Plaine-Saint-Denis (Seine) motive des protestations entièrement justifiées. En effet, aux heures de pointe, il est difficile d'obtenir une communication téléphonique. De plus, de nombreuses demandes d'abonnement ne sont pas satisfaites. Sans doute, il a été annoncé qu'un nouveau central Chénier serait créé. D'une capacité de 3.000 abonnés, ce nouveau central doit desservir plus particulièrement Stains et Pierrefitte. Ce sera encore très insuffisant au regard des demandes d'abonnement en instance qui, pour le secteur, seraient actuellement de l'ordre de 4.000. De plus, ce nouveau central n'apportera qu'une très faible amélioration pour la ville de Saint-Denis (100.000 habitants) : 5 à 600 lignes supplémentaires alors que plus de 1.200 demandes sont en instance. Si les demandes prioritaires des services publics sont satisfaites dans des délais convenables, il n'en est pas de même pour d'autres catégories de prioritaires : ainsi, pour un médecin ou une sage-femme, ce délai est de deux à trois mois minimum. Pour les non-prioritaires, aucune indication ne leur est donnée quant à la date à laquelle ils pourront avoir satisfaction. Cette situation crée un grave préjudice aux habitants de la banlieue Nord de Paris et c'est pourquoi il lui demande : 1^o à quelle date fonctionnera le nouveau central Chénier ; 2^o quelles mesures il compte prendre pour donner satisfaction à toutes les demandes d'abonnement en instance dans cette partie de la banlieue Nord. (Question du 1^{er} octobre 1963.)

Réponse. — Les communes de Saint-Denis, Ile-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne, Epinay-sur-Seine, Pierrefitte, Villemanteuse et Stains sont desservies, du point de vue téléphonique, par l'autocommutateur 752 (Plaine). Le trafic de ce centre croît constamment : il est passé en deux années de 4.000 à plus de 10.000 appels à l'heure chargée. Mon service a pu satisfaire à l'écoulement du trafic en prenant successivement les mesures suivantes : 1^o rattachement direct sur des centraux de Paris des abonnés ayant le plus fort trafic ; 2^o établissement de jonctions directes du central 752

(Plaine) vers les bureaux urbains de Paris ; 3^o extension des équipements destinés à écouler le trafic dans le bureau 752 (Plaine) ; 4^o raccordement direct du central 752 (Plaine) sur le cinquième centre de transit. Cette mesure préparée depuis six mois n'a eu son effet qu'au début du mois d'octobre. Elle a apporté une grande amélioration dans l'écoulement du trafic du centre 752 (Plaine). Le nombre total des demandes en instance est de 2.970, elles se décomposent ainsi :

COMMUNES	CANDIDATS abonnés.	DEMANDES D'ABONNEMENT prioritaires.			TOTAL
		Trans- ferts.	Services publics.	Corps médical.	
Saint-Denis	1.286	53	22	3	1.364
Ile-Saint-Denis	124	"	3	"	127
Villeneuve-la-Garenne ..	71	6	1	"	78
Epinay-sur-Seine	846	34	7	3	(1) 890
Pierrefitte	183	12	4	3	202
Villemanteuse	42	7	1	2	52
Stains	238	11	4	4	257
Total des instances ..	2.790	123	42	15	2.970

(1) Dont 370 dans la cité d'Orgemont.

Trois centres éclatés d'une capacité de 1.000 lignes chacun vont être mis en service sous l'indicatif 243 (Chénier). Ils desserviront respectivement les communes de Stains, Epinay et Pierrefitte et leur mise en service est prévue en janvier, février et mars 1964. Une extension de l'autocommutateur 243 (Chénier) interviendra vraisemblablement au cours du second semestre de 1965. Elle comportera 3.000 équipements dont 2.000 installés dans l'immeuble Plaine à Saint-Denis et 1.000 dans un quatrième centre éclaté dans la cité d'Orgemont à Epinay. La mise en service des trois premiers centres éclatés permettra de satisfaire les demandes en instance dans les communes de Stains et Pierrefitte au fur et à mesure de l'aménagement du réseau de lignes. Les demandes de Villemanteuse seront également satisfaites par raccordement, soit sur le centre de Pierrefitte, soit sur l'autocommutateur 752 (Plaine) dans les conditions indiquées ci-après ; de réaliser les 500 installations demandées à Epinay, la cité d'Orgemont exclue ; de satisfaire les 250 instances sur les 370 de la cité d'Orgemont après l'achèvement, fin mars 1964, des travaux de réaménagement des câbles de transport. Les abonnés de cette cité devant être transférés ultérieurement sur le quatrième centre éclaté seront informés lors de la souscription de leurs engagements que leur numéro d'appel sera changé dès la mise en service de ce centre en 1965 ; de transférer sur les centres éclatés 850 abonnés actuellement raccordés sur l'autocommutateur 752 (Plaine). Ces transferts se répartiront ainsi : 350 sur Stains, 100 sur Epinay et 400 sur Pierrefitte. Les demandes en instance à Saint-Denis, Ile-Saint-Denis et Villeneuve-la-Garenne et une partie de celles de Villemanteuse, 1.600 au total seront satisfaites dans la limite du nombre d'équipements rendus disponibles par le transfert au fur et à mesure des travaux d'aménagement du réseau de lignes qui interviendront au cours de 1964. Les autres demandes en instance seront satisfaites après la mise en service de l'extension de l'autocommutateur 243 (Chénier), prévue en 1965.

5057. — M. Peyret expose à M. le ministre des postes et télécommunications les difficultés qu'éprouvent les petites communes rurales pour le recrutement des gérantes des agences postales dans les régions où la distribution s'effectue par voitures postales. En effet, ces gérantes ont vu amputer leur traitement d'une part importante du fait qu'elles ne peuvent plus effectuer le recouvrement de mandats et, en conséquence, ont très souvent avantage à percevoir l'allocation de salaire unique en abandonnant leur activité. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour éviter cette désertion qui risque de contribuer un peu plus à l'isolement de nos populations rurales. (Question du 4 octobre 1963.)

Réponse. — Les agences postales et recettes auxiliaires rurales sont des établissements postaux secondaires créés à la demande des municipalités qui se proposent ainsi d'augmenter les facilités offertes au public en lui permettant d'effectuer ses opérations de guichet dans des localités rurales dont l'importance démographique — et, partant, le volume du trafic à écouler — ne justifie pas la création d'un bureau de poste placé sous l'autorité d'un fonctionnaire. Leur gérance en est confiée à des personnes ne faisant pas partie des cadres de l'administration mais qui acceptent d'adopter à leur activité principale sédentaire — de commerçant ou d'artisan le plus souvent — l'exécution de tâches administratives réduites leur procurant un salaire d'appoint. Ce salaire est constitué par une indemnité forfaitaire annuelle, des allocations spéciales correspondant à l'expédition ou à la réception du courrier à destination ou en provenance du bureau d'attache, et des remises sur les opérations effectuées. L'émission et le paiement des mandats représentent seulement une partie des attributions des gérantes ; si une diminution de ces opérations entraîne une réduction du montant des remises, elle n'affecte aucunement les autres éléments de rémunération. Cette situation n'en est pas moins suivie attentivement. Outre des majo-

ractions de salaire périodiquement proposées en vue de faire bénéficier les intéressés d'avantages proportionnels à ceux accordés aux agents de la fonction publique, l'administration s'efforce de faire aboutir un projet de réforme tendant à modifier, en l'améliorant, le régime de rétribution des gérants d'établissements secondaires postaux.

5063. — M. Davoust demande à M. le ministre des postes et télécommunications si, dans un but de simplification qui serait apprécié par tous les usagers, il n'envisage pas, au moment où des indicatifs téléphoniques chiffrés vont remplacer les indicatifs en lettres, de procéder en même temps au changement des indicatifs chiffrés pour la province. Il lui propose de remplacer les indicatifs chiffrés correspondant aux différents départements par de nouveaux chiffres qui seraient ceux employés pour chaque département en matière d'immatriculation de véhicules automobiles. (Question du 4 octobre 1963.)

Réponse. — Le problème de l'affectation, dans le service téléphonique, d'indicatifs départementaux différents de ceux employés pour l'immatriculation des véhicules automobiles a été examiné en détail dans les réponses aux questions écrites n° 7532 du 21 octobre 1960 remise par M. Peretti, député, et n° 3035 du 22 novembre 1962 remise par M. Michel de Pontbriand, sénateur. Ces réponses ont été publiées au *Journal officiel* (édition des débats parlementaires) respectivement, le 18 novembre 1960, p. 3922 et le 21 décembre 1962, pp. 1464 et 1465; elles resistent toujours valables pour les raisons essentielles de nouveau exposées ci-après. Lors de l'élaboration du plan de numérotage national des postes téléphoniques en France, l'attribution à chaque département du numéro d'ordre alphabétique arrêté par l'institut national de la statistique et des études économiques — également utilisé pour l'immatriculation des voitures automobiles — avait été envisagée en premier lieu. Mais, après étude, il n'a pas été possible de retenir cette disposition en raison de considérations techniques. Dans la région parisienne (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise), les abonnés devront tous avoir un numéro d'appel à sept chiffres, chaque abonné pouvant obtenir un abonné de la région en composant les sept chiffres du numéro de son correspondant. En province, compte tenu des agglomérations les plus importantes et des extensions futures, l'utilisation de numéros à sept chiffres aurait conduit à une trop grande complication technique et aurait en fait constitué un véritable gaspillage, la composition de chaque caractère nécessitant, dans les centres automatiques, l'existence d'une série d'organes distincts très onéreux; les abonnés auront donc un numéro d'appel à six chiffres seulement ce qui est largement suffisant puisque cela permet de desservir des zones distinctes pouvant avoir chacune un maximum d'un million d'abonnés et comprenant, en principe, le département d'origine et les départements limitrophes. Pour lancer un appel en dehors de sa propre zone régionale, tout abonné doit composer, avant le numéro de l'abonné demandé : l'indicatif « 16 » donnant accès à l'automatique interurbain national; l'indicatif caractéristique du département destinataire (indicatif en principe à deux chiffres), soit au total dix manipulations du cadran. Cette limitation à dix du nombre de manœuvres étant nécessaire pour des raisons tant pratiques que techniques et économiques, il convient, pour qu'un abonné de province puisse appeler un abonné de la région parisienne, que cette région ne soit caractérisée, dans son ensemble, que par un indicatif à un seul chiffre. De cette manière, tout abonné sera parfaitement défini par un numéro national à huit caractères, composé de son propre numéro précédé de l'indicatif de son département ou de celui de la région parisienne. En ce qui concerne cette dernière, le chiffre un a été retenu. Il en résulte, d'une part, que les indicatifs départementaux arrêtés pour l'immatriculation des véhicules automobiles ne peuvent être utilisés pour les quatre départements de la région parisienne, d'autre part, que ces mêmes indicatifs sont également indisponibles pour les dix départements numérotés, par ordre alphabétique, de dix à dix-neuf (de l'Aube à la Corrèze), puisque ces numéros commencent par le chiffre un. Ces exceptions groupent environ 60 p. 100 des abonnés du territoire et l'emploi des indicatifs du code minéralogique, là où il aurait été possible de le faire, n'aurait pu, dans ces conditions, que donner lieu à confusion.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

4777. — M. Billoux rappelle à M. le ministre de la santé publique et de la population que le rapport annuel de la direction départementale de la santé des Bouches-du-Rhône, dans son chapitre relatif à la prophylaxie antivenérienne, marque la très nette aggravation de la morbidité vénérienne. C'est ainsi que par un accroissement constant on est passé de trente et un cas de syphilis primo-secondaire en 1957 à cent quatre-vingt-deux cas en 1962. Le rapport note que l'augmentation du nombre des contaminations est générale sur le plan national. Les enquêtes avaient permis de constater que les contaminations seraient dues essentiellement à des contacts avec des prostituées pour lesquelles le contrôle sanitaire a été supprimé. Il lui demande : 1° quelle est la situation sanitaire française actuelle en ce qui concerne les maladies vénériennes et quelle est l'évolution en ce domaine dans les dernières années et quels sont, selon ses services, les facteurs principaux de cette évolution; 2° quelle est sa politique en la matière. (Question du 21 septembre 1963.)

Réponse. — 1° Une recrudescence des maladies vénériennes, et notamment des cas de syphilis primo-secondaire, a été effectivement

enregistrée en France au cours de ces dernières années. Le taux de morbidité syphilitique qui s'était considérablement abaissé, de 40 à 2,7 pour 100.000 habitants entre 1946 et 1955, avait subi dès 1956 une légère augmentation. Après une évolution en palier entre 1956 et 1958, la courbe de l'indice morbidité a amorcé en 1959 une ascension qui s'est accentuée entre 1960 et 1962. De 1946 à 1962 l'évolution a été la suivante (taux pour 100.000 habitants) : 1946, 40; 1951, 5; 1952, 4,5; 1953, 3; 1954, 2,9; 1955, 2,7; 1956, 3,4; 1957, 3,2; 1958, 3,3; 1959, 4,3; 1960, 5,5; 1961, 7,9; 1962, 9,8. Cette recrudescence est variable selon les régions. Elle s'est surtout manifestée dans celles où la population est dense, concentrée dans les grandes villes, dans les secteurs à forte activité industrielle ou commerciale. Une dispersion dans les zones de moindre densité commence cependant à se manifester. La morbidité gonococcique appréciée en fonction du nombre de cas de blennorrhagie effectivement déclarés accuse par contre une légère diminution au cours de ces dernières années. Mais, plus qu'à une régression réelle de la morbidité, il semble qu'il faille interpréter la stabilité des chiffres enregistrés comme liée au fait que la plupart des médecins exerçant en clientèle négligent de faire les déclarations. Il convient de noter que l'évolution de la morbidité vénérienne observée en France correspond à un phénomène constaté avec une ampleur variable dans de nombreux pays de l'Europe et du monde entier. Les causes de cette recrudescence sont difficiles à déterminer avec exactitude. Divers facteurs ont été avancés, et notamment : la transformation de l'état d'esprit de beaucoup de personnes qui, connaissant l'efficacité des thérapeutiques actuelles, s'exposent avec insouciance aux contaminations; la négligence, pour des raisons analogues, de certains malades qui consultent tardivement le médecin et, quelquefois même, se traitent sans recourir aux médecins, notamment dans le cas de la gonococcie; l'incidence des thérapeutiques antibiotiques qui, distribuées à l'occasion d'accidents vénériens mineurs ou d'autres affections, ont une moins grande efficacité ou risquent de masquer une affection vénérienne en évolution; la fréquence des déplacements et leur rapidité qui rendent de plus en plus difficile la recherche des contaminateurs; enfin l'évolution des mœurs. A propos de ce dernier facteur, plusieurs constatations ont pu être faites. Si la prostitution de métier reste une source de contamination, la substitution épisodique d'une part, la fréquence croissante de l'homosexualité d'autre part, jointes à une plus grande liberté sexuelle des jeunes, jouent un rôle de plus en plus important dans les contaminations; 2° la politique sanitaire tend essentiellement à intensifier les moyens de lutte contre les maladies vénériennes actuellement en vigueur qui sont notamment : la déclaration obligatoire à l'autorité sanitaire des maladies vénériennes en période contagieuse; l'obligation pour toute personne atteinte d'accidents vénériens contagieux de se faire examiner et traiter; la recherche des agents contaminateurs. L'efficacité de ces mesures est en premier lieu fonction de la coopération du corps médical. Un effort d'information du public et du corps médical a été entrepris et sera poursuivi par les services intéressés.

4956. — M. Kasperoff expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que le code des débits de boissons édicta un certain nombre de mesures visant à lutter contre l'alcoolisme. Au nombre de celles-ci figure la prohibition de la publicité en faveur des boissons du 5^e groupe. Au sens habituel, la publicité peut être définie comme un moyen de faire connaître les vertus et les mérites attachés à un produit quelconque en vue de favoriser la vente dudit produit. Il lui demande si, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, il est possible de considérer que le simple envoi d'un bulletin de commande, de whisky par exemple, aux acheteurs éventuels constitue une publicité, remarque étant faite que ledit bulletin ne comporte que la dénomination, la contenance des flacons et le prix unitaire et aucune mention tendant à vanter les qualités du produit. S'il s'avérait que le bulletin de commande pur et simple doive être assimilé à une publicité interdite, de nombreuses entreprises de vente par correspondance seraient placées dans une situation défavorable par rapport au commerce traditionnel qui peut exposer les produits mis en vente. (Question du 2 octobre 1963.)

Réponse. — Aux termes de l'article 17, alinéa I, du code des débits de boissons : il est interdit d'effectuer une publicité, sous quelque forme qu'elle se présente en faveur des boissons dont la fabrication et la vente sont prohibées, ainsi que des boissons du 5^e groupe (auquel appartient notamment le whisky). L'article L. 19, 1^{er}, du code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme n'autorise pour toute boisson dont la fabrication et la vente ne sont pas prohibées que « l'envoi aux détaillants et débiteurs de boissons par les importateurs, fabricants ou entrepositaires de circulaires commerciales indiquant les caractéristiques des produits qu'ils vendent et les conditions de leur vente... ». Il résulte de ces dispositions, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que l'envoi à des particuliers acheteurs éventuels, d'un bulletin de commande d'une boisson du 5^e groupe constitue une des formes de publicité visée à l'article L. 17 précité et sanctionnée par la loi pénale, conformément aux dispositions de l'article L. 21 du même code.

5144. — M. Gaudin expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que les médecins des dispensaires antituberculeux à temps plein ne possèdent pas les mêmes avantages que leurs confrères de sanatoria et que cette différence gêne consi-

dérablement le recrutement de médecins des dispensaires antituberculeux. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour remédier à ces inconvénients. (Question du 10 octobre 1963.)

Réponse. — Le problème du recrutement de médecins pour assurer le fonctionnement des dispensaires antituberculeux préoccupe vivement le ministère de la santé publique et une solution lui sera cherchée dans le cadre des études en cours concernant le statut des médecins des services antituberculeux publics.

5271. — M. Robert Fabre expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que, malgré le principe de la gratuité du don du sang et la nécessité absolue de faire effectuer les prélèvements par les centres de transfusion officiels, des collectes de sang dites « croisades du sang » ont été effectuées par l'union des donneurs de sang bénévoles et réguliers qui poursuit un but essentiellement lucratif, incompatible avec les principes qui régissent en France la transfusion sanguine. Il lui demande dans quelles conditions ces collectes ont été autorisées et s'il ne lui semble pas opportun d'interdire les prélèvements de sang en dehors des établissements transfusionnels agréés et de faire cesser tout appui officiel — en particulier celui du ministère de l'intérieur — à une organisation commerciale qui porte le plus grave préjudice à l'œuvre de la fédération nationale des donneurs de sang bénévoles — reconnue d'utilité publique — et à l'activité même des postes de transfusion. (Question du 15 octobre 1963.)

Réponse. — Le ministère de la santé publique a effectivement été informé de l'organisation, au cours de cet été, par l'union nationale des donneurs de sang bénévoles et réguliers de France et de la Communauté française, de manifestations en faveur du don du sang comportant des collectes de sang. Il a aussitôt adressé à ses représentants extérieurs une circulaire en date du 15 avril 1963 pour leur rappeler qu'en application des dispositions de l'article 23 du décret du 16 janvier 1954 la propagande en faveur du don du sang ne peut être assurée dans les départements que par le directeur départemental de la santé sous l'autorité du préfet et que, seuls, les centres et postes de transfusion sanguine ont qualité pour procéder à des collectes de sang. En conséquence, si des autorisations de collectes ont été accordées à l'association en question, ce ne peut être que par méconnaissance de la réglementation en vigueur. Par ailleurs, le ministère de la santé publique a attiré particulièrement l'attention du ministère de l'intérieur sur cet aspect de la réglementation transfusionnelle et l'a invité à prendre les mesures nécessaires afin d'éviter toute équivoque à ce sujet. Il semble d'ailleurs que ces diverses interventions aient porté leur fruit car le ministère de la santé n'a pas été tenu informé de l'organisation effective de collectes de sang par l'association en question.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES

auxquelles il n'a pas été répondu
dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 138 [alinéas 2 et 6] du règlement.)

4801. — 28 septembre 1963. — M. Robert Ballanger expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'autorisation qui serait donnée aux bouchers d'utiliser l'instrument appelé « attendrisseur » pour transformer en « bifteck » certains bas morceaux apparaît comme dangereuse pour la santé des consommateurs, spécialement des enfants, des malades et des personnes âgées et comme peu susceptible d'abaisser réellement le prix de la viande, puisqu'elle permettrait seulement de vendre plus cher au consommateur les bas morceaux ainsi travaillés. En effet, les raisons sanitaires qui avaient fait interdire jusqu'ici l'emploi de l'« attendrisseur » restent pleinement valables. C'est ainsi que, dès le 7 février 1930, le conseil d'hygiène publique et de salubrité du département de la Seine déclarait : « Il y a tromperie ou tentative de tromperie sur la qualité. En outre, on provoque une contamination de la viande, celle-ci étant nécessairement devenue altérable. Il y a introduction de germes microbiens dans les parties où la température de cuisson est insuffisante pour en assurer la destruction. Il y a même possibilité de lames métalliques dans la viande. » Le 31 août 1938, une ordonnance de police avait interdit l'emploi et la détention de ces appareils dans les boucheries et restaurants. En octobre 1959, le docteur Georges Duchêne, de l'institut scientifique d'hygiène alimentaire, rappelait qu'une des conditions d'utilisation de la viande hachée était que l'opération se fasse sous les yeux des clients. Le 18 décembre de la même année, à la majorité des 8/10 de ses membres, le conseil supérieur de l'hygiène dénonçait l'emploi des « attendrisseurs », en raison de la fraude et des risques de contamination microbienne qu'il entraîne. Enfin, à l'unanimité, l'académie de médecine, sur rapport du professeur Lépine, de l'institut Pasteur, a récemment rappelé que la viande hachée représente un milieu de culture idéal pour de nombreux microbes, étant donné la dilacération des fibres musculaires et la présence de sérosités variées qu'implique cette pratique (staphylocoques, bactéries psychrophiles). Les infections toxico-alimentaires, gastro-entérites, anémies, à pronostic mortel pour de jeunes bébés, risquent de se multiplier de ce fait. Or, l'emploi des pelgnes de l'attendrisseur

dilacèrent les fibres musculaires et font se former des sérosités à l'instar de l'opération de hachage. Les précautions qui accompagneraient l'autorisation d'emploi : double jeu de pelgnes, l'un étant plongé pendant 24 heures dans un bain antiseptique pendant l'utilisation de l'autre ; délai de vente de la viande « attendrie », confirment les dangers susdénommés. Elles seront inefficaces et onéreuses par le contrôle qu'elles supposent. Certes, pendant l'occupation, le régime de Pétain avait par ordonnance de police du 20 janvier 1942 autorisé l'emploi des attendrisseurs et cette ordonnance n'avait pas été abrogée. Mais elle stipulait que les attendrisseurs devaient être « utilisés » à la vue du public « et sur demande de l'acheteur ». C'est donc une mesure d'aggravation de la réglementation de Vichy qui est actuellement envisagée. Il lui demande s'il entend, en accord avec les autres ministres intéressés, maintenir l'interdiction d'emploi des attendrisseurs, compte tenu que leur autorisation ne pourrait que favoriser la hausse des bas morceaux déjà supérieure à celle du bifteck, contrairement à la propagande officielle, et mettre en péril la santé publique.

4802. — 28 septembre 1963. — M. Rabourdin demande à M. le Premier ministre : 1° quelles sont les mesures qui réglementent actuellement la présence des citoyens algériens sur le sol français, et celles qui définissent leurs conditions d'établissement et de travail ; 2° quels sont les contrôles et les sujétions de tous ordres auxquels sont astreints les Algériens présents en France.

4803. — 28 septembre 1963. — M. Lamps expose à M. le ministre des travaux publics et des transports qu'après la mise au point du rapport de la commission franco-britannique compétente, le Gouvernement français paraît s'être prononcé en faveur du forage d'un tunnel ferroviaire sous la Manche pour relier, par un ouvrage fixe, la France au Royaume-Uni. La commission, après avoir estimé qu'un tel ouvrage permettrait une intensification du trafic et des échanges franco-britanniques, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, s'est inquiétée à la fois des bénéfices énormes auxquels prétendent les promoteurs (banque Rothschild, banque de l'Union parisienne, Compagnie de Suez, etc.) à travers les privilèges fiscaux, les garanties des emprunts obligataires sollicités du Gouvernement et les revenus du péage, ainsi que des conséquences préjudiciables de cet énorme investissement quant aux autres projets d'équipement et d'infrastructure dans le domaine des transports nécessaires au développement du pays. Il lui demande : 1° s'il a l'intention, comme il semble qu'il sera procédé en Grande-Bretagne, de consulter le Parlement sur un projet de cette importance ; 2° s'il entend veiller à ce que cette réalisation ne soit pas la source de profits énormes escomptés par les sociétés capitalistes intéressées et ne constitue pas, avec l'aide des fonds publics, un bien à la merci de ces sociétés qui l'exploiteraient à leur guise, notamment par la concession de l'exploitation à péage.

4808. — 28 septembre 1963. — M. Davoust expose à M. le ministre de l'agriculture que, dans l'état actuel de la réglementation relative au régime obligatoire d'assurance maladie des exploitants agricoles, lorsque l'assuré est adressé par son médecin chez un spécialiste il n'a droit à aucun remboursement des frais de déplacement, alors que, par contre, si le même spécialiste se déplace pour venir voir le malade à domicile, le remboursement des frais de déplacement dudit spécialiste est accordé par la caisse. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à cette lacune de la réglementation en vigueur.

4814. — 28 septembre 1963. — M. Ducos expose à M. le ministre de l'agriculture que les pluies persistantes ont causé cette année, aux agriculteurs de la Haute-Garonne, des pertes encore plus importantes que celles qu'ils ont subies l'année dernière par suite de la sécheresse. La situation est vraiment catastrophique. En grande partie, les fourrages ont pourri sur place et les blés, ayant germé, sont inutilisables. Pour comble, des chutes de grêle et des tornades d'une intensité rare ont détruit toutes les récoltes d'un certain nombre de communes. Il lui demande s'il compte prendre les mesures nécessaires pour venir au secours d'une population rurale privée d'une forte partie du revenu de son travail de l'année et il insiste pour que, en présence de telles catastrophes, qui se multiplient de plus en plus, il veuille bien créer et faire fonctionner le plus tôt possible une caisse nationale des calamités publiques.

4815. — 28 septembre 1963. — M. Paquet attire l'attention de M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre sur le décret n° 62-466 du 13 avril 1962 portant règlement d'administration publique pour l'application aux personnels venant de Tunisie et du Maroc des dispositions de la loi du 26 septembre 1951. Il lui demande s'il peut lui faire connaître : 1° le nombre de requêtes qui ont été transmises pour examen à l'office national des anciens combattants et victimes de guerre par les administrations intéressées ; 2° le nombre de décisions de titularisation prises par la commission visée à l'article 2 du décret du 13 avril 1962 ; 3° le nombre de décisions d'octroi de bonifications d'ancienneté accordées par la commission susmentionnée ; 4° le nombre de

décisions de rejet rendues par ladite commission; 5° la procédure suivie par les administrations intéressées lorsqu'elles sont saisies de décisions de titularisation prononcées en faveur des agents visés par l'article 10 de la loi modifiée du 4 août 1956.

4818. — 28 septembre 1963. — M. Manceau rappelle à M. le ministre des armées qu'il est envisagé de transformer le statut de l'arsenal de Rennes, établissement de l'Etat, pour en faire un établissement à caractère industriel et commercial. Cette transformation, accompagnée d'une réduction actuelle et progressive des activités de l'arsenal, ne peut être que préjudiciable à Rennes et à sa région, à l'heure où l'on parle beaucoup, dans les cercles officiels, du développement de la Bretagne. L'arsenal, qui emploie 927 ouvriers, dont 40 p. 100 de femmes, fait vivre plus de 4.000 personnes à Rennes sur une population de 140.000 habitants. Les syndicats ouvriers unanimes se sont élevés, appuyés par tout le personnel, contre cette menace qui ne pourra, en outre, à plus ou moins long terme, que priver les salariés de l'arsenal des avantages de leur statut conquis de haute lutte. Il lui rappelle également qu'au lendemain de la Libération, l'arsenal, sans modification de son statut, avait pu produire des moissonneuses-batteuses. Actuellement, l'établissement possède un équipement de haute précision. Il dispose d'une des meilleures écoles d'apprentis de France. Il peut donc, sans transformation de statut, s'adapter à de nouvelles techniques et à de nouvelles productions. Il lui demande: 1° s'il entend maintenir son statut actuel à l'arsenal de Rennes; 2° quand il compte donner satisfaction aux légitimes revendications des travailleurs de cet arsenal, à savoir: a) augmentation du salaire de 14 p. 100, y compris le calcul sur le 4^e échelon, au lieu du 6^e; b) 26 jours ouvrables de congés auxquels s'ajoutent les congés d'ancienneté, 5 semaines pour les jeunes de moins de dix-huit ans; c) suppression de l'abattement de zone; d) suppression de l'abattement de 1/6 pour le calcul de la retraite et le maintien de 2 p. 100 par année liquidable; e) octroi de primes de vacances (prime annuelle ou acompte aux vacances); f) semaine de 40 heures sans diminution de salaire; g) augmentation des subventions pour les colonies de vacances; h) accession en catégorie supérieure des ouvriers sans limitation d'effectifs et reclassement de certaines professions; i) modification du règlement concernant les conditions de titularisation des ouvrières saisonnières dans le sens d'une réduction des délais; j) mise à la disposition des travailleurs de l'Etat de logements décentes à des prix abordables.

4825. — 28 septembre 1963. — M. Dupuy expose à M. le ministre de l'éducation nationale que la rentrée catastrophique dans le primaire risque de l'être encore plus dans le secondaire, les syndicats d'enseignants ayant été contraints d'appeler les professeurs à ne pas assurer les heures supplémentaires et les suppléances devant la carence du Gouvernement quant à l'amélioration des conditions de travail des enseignants, la suppression des effectifs pléthoriques par classe, l'aménagement des maximums de service des professeurs et du personnel de surveillance, une juste rémunération du travail supplémentaire. Par son refus d'accorder les crédits nécessaires pour construire des lycées neufs et recruter de nouveaux professeurs, par l'insuffisance des traitements des enseignants, le Gouvernement porte toute la responsabilité des graves perturbations qui ne peuvent manquer de résulter de la décision raisonnée des professeurs, puisque de très nombreux services ne sont assurés que par le recours à des heures supplémentaires. Il lui demande s'il entend donner satisfaction aux légitimes revendications des intéressés, conformes à l'intérêt des élèves et de l'enseignement public.

4826. — 28 septembre 1963. — M. Odru rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale sa réponse à sa question n° 1991 (Journal officiel, débats A. N. du 8 mai 1963) concernant la situation scolaire, à Montreuil (Seine), et selon laquelle: « en ce qui concerne le groupe scolaire Paul-Lafargue, le groupe avenue du Colonel-Fabien et l'école maternelle rue Marceau, le programme de financement de 1964 ne sera établi que vers la fin de l'année 1963, compte tenu de l'urgence des opérations et des disponibilités budgétaires ». La fin de l'année 1963 approchant et l'urgence des opérations signalées ci-dessus étant incontestable, il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que soient dégagées les disponibilités budgétaires indispensables au financement, dès 1964, des groupes scolaires indiqués ci-dessus.

4829. — 28 septembre 1963. — M. Odru rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que, dans sa réponse faite le 7 mai 1963 à sa question n° 1991 du 6 avril 1963, il indiquait notamment: « le financement du groupe scolaire et de l'école maternelle M. Berthelot, à Montreuil (Seine), n'a pu être prévu au cours de la présente année, le département de la Seine n'ayant pas cru devoir proposer ces projets ». Informé de cette réponse, M. le préfet de la Seine a rétorqué (« Bulletin municipal officiel de la ville de Paris », n° 148 du 26 juin 1963) que c'était en raison de l'insuffisance des crédits alloués pour 1963 au département de la Seine, qu'il n'avait pas proposé l'agrandissement du groupe M. Berthelot fréquenté par 1.800 élèves, et où n'existent ni salles de gymnastique, ni préau chez les filles, ni réfectoire (la municipalité ayant dû prêter une salle des fêtes municipales et des ateliers de C. E. I. fonction-

nant dans les locaux dépendant du gymnase municipal). Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que soient financés sans retard les travaux indispensables à une vie normale du groupe Marcelin-Berthelot.

4832. — 28 septembre 1963. — M. Renouard demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quels sont les droits d'enregistrement exigibles sur un acte sous signatures privées, contenant cession de parts d'intérêt d'une société en nom collectif, avec stipulation que le cessionnaire profitera seul des bénéfices de l'année courante, revenant aux parts cédées, étant précisé que le prix exprimé dans l'acte est ventilé entre l'achat de parts d'intérêt proprement dit et la cession des bénéfices applicables à la période courue depuis le premier jour de l'exercice en cours et déjà acquis au cédant, en raison de leur caractère de fruits civils.

4833. — 28 septembre 1963. — M. Delachensal demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques s'il ne serait pas équitable de faire payer le demi-décime supplémentaire à l'impôt sur le revenu uniquement sur la partie du revenu imposable qui dépasse 36.000 francs, car autrement on aboutit à cette solution injuste que le contribuable, qui a 36.000 francs de revenu imposable, est astreint à payer le demi-décime sur l'ensemble de ses revenus, tandis que celui dont le revenu imposable est de 36.000 francs ne paiera pas le demi-décime.

4834. — 28 septembre 1963. — M. Delachensal demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quelles sont les réparations dont le montant peut être déduit dans la déclaration d'impôt sur le revenu.

4835. — 28 septembre 1963. — M. Frys expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que dans le but de protéger les salariés la loi (code du travail Liv. I^{er}, ch. 4) a limité strictement la saisie-arrest ou la cession des salaires et institué une procédure très simple et qui devait être peu coûteuse: non seulement la partie du salaire qui peut être saisie ou cédée est fixée à un taux d'autant plus réduit que le salaire est faible, mais l'intervention du juge d'instance — ancien juge de paix — préalablement à toute saisie, permet de rechercher une conciliation et de mettre en tout cas de salarié à l'abri de saisies injustifiées; la saisie, une fois ordonnée, le déroulement des opérations reste sous la surveillance du juge: versements, consignation des fonds, répartitions, etc. Les frais sont à la charge du débiteur mais toute la procédure était exempte des droits de timbre et d'enregistrement; les convocations par lettres recommandées bénéficiaient de la franchise postale. Il est évident que le législateur a voulu que la charge que représentent les frais soit des plus réduites. Qu'en est-il en réalité. Dans un premier temps l'objectif de la loi a été parfaitement atteint. En pratique les frais de procédure avancés par le créancier mais récupérés finalement sur le salarié ne dépassaient pas quelques centaines d'anciens francs. Si d'aventure la procédure se trouvait compliquée par suite de contestations ou de difficultés diverses donnant lieu à des décisions du juge, les frais étaient un peu plus élevés mais restaient quasi négligeables. Le seul inconvénient c'était que les greffiers bouaïent quelque peu ces procédures qui étaient, pour eux, moins que rentables. Mais ils devaient vite trouver un remède fort peu orthodoxe — puisqu'il n'était pas prévu par le tarif — mais qui est passé dans les mœurs: ils percevaient sur les fonds récupérés un droit de recette de 5 p. 100 qui était supporté par le créancier. Les créanciers l'ont, en général, accepté bien volontiers car ils se sont aperçus que les greffiers, intéressés au succès de la procédure, se montraient désormais zélés et pressés. Dans un second temps les frais à la charge des salariés augmentèrent de façon sensible mais en restant encore supportables: des inspections dans les greffes révélèrent que, le plus souvent, la procédure était simplifiée à l'extrême, qu'une fois la saisie-arrest ordonnée par le juge, les fonds étaient ensuite adressés au créancier sans autre formalité. Les magistrats inspecteurs estimèrent qu'en tout cas, les règlements devaient être précédés d'une nouvelle décision du juge, validant la saisie-arrest et ordonnant la répartition ou le paiement qui en était la conséquence. Ces exigences, peut-être un peu formalistes, mais qui dans certains cas pouvaient présenter un intérêt, firent que finalement le montant des frais à charge du salarié s'élevèrent en pratique de 25 à 35 F. La récente réforme du timbre et de l'enregistrement entraîne des conséquences qui n'ont sans doute pas été prévues — on aime du moins à le supposer: registres et actes de procédure sont soumis aux droits de timbre, même en matière de saisie-arrest. Le résultat pratique c'est que, pour inscrire la procédure, le créancier doit maintenant consigner 25 francs au lieu de 5 à 10 francs — ce qui n'est pas dramatique — mais que, finalement les frais à charge du salarié atteindront 75 francs environ au moins, ce qui peut l'être. On dira que la somme est peu importante: il faut considérer qu'elle grève un salarié déjà endetté, pas forcément de mauvaise foi; qu'il s'agit souvent de dettes peu importantes qui parfois se trouveront doublées par les frais. Il lui demande si une telle mesure s'inscrit

dans une politique de stabilité des prix et quelles dispositions il compte prendre pour ramener les frais à la charge de ces débiteurs dans les limites de la loi sur le code du travail.

4836. — 28 septembre 1963. — M. Chauvet expose à M. le ministre de la justice qu'un contrat de prêt indexé sur des prix de biens et services en cours au 1^{er} janvier 1959 (date d'application de la loi de finances du 30 septembre 1958 sur les contrats indexés) et venant à échéance d'après le titre constitutif à fin décembre 1961 a continué à courir tacitement après la date d'échéance et lui demande si ce renouvellement tacite a pu laisser le contrat assorti de sa clause d'indexation.

4837. — 28 septembre 1963. — M. Felix souligne à M. le ministre des finances et des affaires économiques la gravité de la mesure de blocage des crédits d'équipement destinés à l'éducation nationale qu'il vient de prendre, alors qu'il avait lui-même récemment affirmé qu'une telle éventualité n'était pas envisagée. L'ordre donné au contrôleur financier du ministère de l'éducation nationale de ne viser aucun des dossiers d'autorisation de programme qui lui sont soumis arrête brutalement tout engagement de dépenses d'équipement scolaire. La mesure compromet la réalisation à temps voulu d'un très grand nombre de constructions scolaires destinées à assurer la rentrée de 1964. Elle affecte également des constructions comprises dans le programme 1963, qui auraient dû être terminées pour la rentrée actuelle et qui n'ont pu être entreprises jusqu'ici parce que leur financement n'avait pas été assuré. Cette mesure aboutit ainsi à aggraver encore la situation souvent dramatique qui caractérise, dans de nombreux cas et dans tous les ordres d'enseignement, la rentrée scolaire de 1963. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre d'urgence pour annuler l'ordre de blocage des crédits d'équipement scolaire et, au contraire, pour activer la construction des écoles dont la jeunesse et le pays ont un si pressant besoin.

4838. — 28 septembre 1963. — M. Paul Béchard expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 69 D de l'annexe du code général des impôts détermine, en matière de T. V. A., les modalités de régularisation de ladite taxe, notamment en cas de transfert d'un bien d'exploitation soumis à amortissement. Il est ainsi prévu que l'entreprise qui opère le transfert délivre une attestation permettant à l'acquéreur de récupérer, selon des propres droits, la taxe grevant le bien considéré. Cette attestation ne peut toutefois être délivrée que si l'acquéreur est lui-même utilisateur du bien (et assujéti à la T. V. A.) ou que la cession intervient par l'intermédiaire d'un mandataire de l'une ou de l'autre des parties. Il résulte de ces dispositions que le transfert du droit à déduction ne peut être opéré si l'acquéreur destine le matériel considéré à la revente. Les entreprises utilisatrices se trouvent en fait pénalisées en achetant leur matériel auprès d'un revendeur puisque l'acquisition d'un même bien auprès d'un autre utilisateur est moins onéreuse. S'agissant dans l'un et l'autre cas de matériel d'occasion, il paraît paradoxal que seule la qualité de l'acquéreur (revendeur ou utilisateur) fasse perdre ou non le droit à déduction de la taxe. Il lui demande quels moyens pourraient être envisagés pour remédier à cette situation qui cause un handicap certain au marché de l'occasion, et notamment dans quelle mesure le revendeur ne pourrait être considéré comme mandataire du futur utilisateur.

4839. — 28 septembre 1963. — M. Mertel expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'un vœu unanime du conseil d'administration de la caisse autonome nationale de sécurité sociale minière a demandé la modification de l'article 174 bis du décret du 27 novembre 1946, n° 46-2769 (modifié par le décret n° 56-1277 du 15 décembre 1956) afin que la majoration du taux des prestations servies par la caisse autonome nationale prenne effet à la même date que les salaires, lorsque ces derniers sont majorés d'au moins 1 p. 100. Un décret dans ce sens, déjà signé par MM. les ministres du travail et de l'industrie, a été transmis au ministère des finances. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que ce décret soit le plus rapidement applicable et répare une injustice dont ont été trop longtemps victimes les retraités, veuves et invalides des mines.

4840. — 28 septembre 1963. — M. Sallenave expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'une société, ayant pour activité la charcuterie industrielle, fait entrer dans ses fabrications, d'une part, des viandes soumises à la taxe unique sur la circulation des viandes et, d'autre part, des matières accessoires soumises au plein taux de la T. V. A. et dont l'achat donne lieu à une comptabilisation mensuelle, sans déduction de la T. V. A. puisque les produits fabriqués en sont exonérés et ne sont couverts que par la taxe unique. Cette société vient d'ajouter à cette activité principale l'achat et la vente en gros, en l'état, de conserves et de plats préparés pour lesquels elle acquittera à la vente, par suite de sa position de producteur, la T. V. A. au taux réduit. Il lui demande s'il est possible à cette

société de déduire, de la T. V. A. au taux réduit acquitté sur la vente en gros des conserves et des plats préparés, la T. V. A. au taux plein qui grève ses achats de matières secondaires entrant dans ses fabrications de viandes.

4841. — 28 septembre 1963. — M. Sallenave signale à M. le ministre des finances et des affaires économiques les graves difficultés qui résultent de la mise en application, à dater du 1^{er} septembre de cette année, des nouvelles dispositions fiscales instituant la taxe sur la valeur ajoutée dans les opérations immobilières. L'entrée en vigueur de ces textes de nature complexe exige une parfaite adaptation non seulement des services compétents de l'administration financière, mais encore des professions telles que celle de notaire qui auront à en connaître directement. Or, il semble qu'à l'heure actuelle, il ne soit pas possible à ces professionnels, d'une part, d'obtenir des instructions suffisamment précises pour appliquer cette législation et, d'autre part, d'informer leur clientèle de la portée pratique des mesures nouvelles. Pour ces motifs, et pour permettre, tant à l'administration qu'aux organisations représentatives des notaires, de renseigner d'une manière claire et complète les assujettis sur les modalités et les incidences de cette législation, il lui demande s'il envisage le report de son application à la date du 1^{er} janvier 1964.

4842. — 28 septembre 1963. — M. Chauvet demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si le bénéfice de l'enregistrement au droit fixe de 50 francs s'applique à l'acte par lequel une société — qui s'est placée sous le régime de la loi du 28 juin 1938 postérieurement à sa constitution, mais antérieurement à la publication de la loi du 15 mars 1963 (acte enregistré avant cette date) et qui a fonctionné depuis cette modification conformément à son nouvel objet (éviction des locataires en vue de la démolition de l'immeuble ancien et de la construction d'un immeuble neuf) — incorpore à son capital une réserve provenant de la réévaluation libre de son actif, dans le but commercial de mettre le capital social en harmonie avec la valeur réelle du terrain.

4843. — 28 septembre 1963. — M. Chauvet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'une société loue du matériel téléphonique à diverses entreprises, par convention écrite valable dix ans, renouvelable par « tacite reconduction » pour une nouvelle période d'égale durée, à défaut de dénonciation six mois avant l'expiration de la période décennale. Il lui demande : 1° si l'administration est fondée à réclamer le droit de bail afférent aux périodes de renouvellement s'ouvrant postérieurement à la date de mise en application de l'article 1^{er} de la loi n° 63-254 du 15 mars 1963, ce qui équivaldrait à soutenir, s'agissant d'un droit d'acte, que le « titre » nécessaire pour la perception est le bail originaire ; 2° dans l'affirmative, si une mesure de tempérament ne pourrait être envisagée comme en matière de baux de carrière (Sol. 17 avril 1963, B. O. E. D. n° 3885).

4845. — 28 septembre 1963. — M. Chauvet demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques : 1° si la disposition de l'article 30, paragraphe II, de la loi du 15 mars 1963, assimilant à une cessation d'entreprise la modification statutaire destinée à placer une société sous le régime de la loi du 28 juin 1938, s'applique à une société civile non passible de l'impôt sur les sociétés ; 2° dans l'affirmative, quelles sont les conséquences d'une telle modification ; 3° compte tenu des réponses aux questions précédentes, quelle serait la situation d'une société anonyme transformée régulièrement en société civile sous le bénéfice de l'article 47, 2^e alinéa, de la loi du 28 décembre 1959, dans le cas où cette société modifierait son objet statutaire et son activité réelle pour se placer sous le régime de la loi du 28 juin 1938 et où, ultérieurement, les associés céderaient les parts représentatives des appartements que la société envisage de construire ; 4° pour l'application du prélèvement de 25 p. 100, éventuellement susceptible de frapper ces cessions, à partir de quelle date se calculerait le délai de sept ans (acquisition par la société anonyme, transformation en société civile, modification plaçant la société sous le régime de la loi du 28 juin 1938 ou encore, le cas échéant, acquisition des titres, si cette acquisition est postérieure à celui des trois événements susvisés qui doit être retenu).

4846. — 28 septembre 1963. — M. Chauvet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'au décès d'un contribuable qui donnait en location une usine équipée de matériel, ses héritiers continuent cette location sans modifier le montant du loyer, lequel est d'ailleurs perçu par le notaire chargé de la liquidation de la succession. Les frais d'entretien et de réparation de l'immeuble et du matériel étant à la charge de la société locataire, les héritiers n'exercent aucune activité pouvant assimiler cette indivision à une société de fait. Il lui demande si, dans ces conditions, les héritiers membres de l'indivision peuvent bien bénéficier du régime du forfait (réponse ministérielle à une question écrite de M. Léon Vaur, député, parue au Journal officiel,

débats de la chambre des députés, du 31 janvier 1940, page 98) et si, par suite, en cas de cessation ou de cessation, le régime fiscal applicable aux plus-values sera bien celui prévu à l'égard des forfaits, sauf, bien entendu, option expresse pour le régime du bénéfice réel.

4847. — 28 septembre 1963. — **M. Chauvet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation des marchands de biens qui ont acquis des terrains, antérieurement au 1^{er} septembre 1963, sous le régime spécial prévu par les articles 270 bis-1 et 1373 bis-1 du C. G. I. Lors de ces achats, ils ont donc acquitté une somme égale à 8,50 p. 100 du prix des terrains, constituant un acompte à valoir sur la taxe sur les prestations de services exigible lors de la revente, la mutation étant corrélativement exonérée des droits d'enregistrement. Si les intéressés revendent ces terrains moins de deux ans après l'acquisition, mais postérieurement au 1^{er} septembre 1963, à une personne qui prend l'engagement de construire sur ce terrain un immeuble qui sera affecté pour les trois quarts au moins à l'habitation, l'opération en cause sera assujettie à la T. V. A., celle-ci étant à la charge de l'acquéreur (instruction du 14 août 1963, § 74); par contre les vendeurs seront dispensés de la taxe sur les prestations de services. Il lui demande: 1^o que devient l'acompte payé lors de l'achat. A cet égard, les vendeurs peuvent-ils acquitter eux-mêmes la T. V. A. en imputant l'acompte suévisé sur cette taxe et se faire rembourser par l'acquéreur le montant brut de la T. V. A.; 2^o si l'exonération de droits d'enregistrement à raison de l'achat est bien maintenue malgré le changement de législation résultant de la loi du 15 mars 1963.

4848. — 28 septembre 1963. — **M. Robert Ballanger** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le pourcentage d'augmentation du S. M. I. G. en 1963 par rapport à 1962 sera, semble-t-il, de l'ordre de 6,96 p. 100. Or l'article 15 de la loi n° 59-1472 du 28 décembre 1959 a prévu qu'« au cas où, d'une année à l'autre intervient une hausse du salaire minimum interprofessionnel garanti supérieur à 5 p. 100, le Parlement est saisi de propositions relatives au taux et à l'assiette de l'impôt sur le revenu des personnes physiques en vue d'y apporter les modifications désirables ». Un projet de loi tendant à modifier le barème de l'I. R. P. P. devrait donc normalement être soumis au Parlement lors de la rentrée et dans le cadre du budget de 1964. Déjà, l'an dernier, le S. M. I. G. avait augmenté d'environ 7 p. 100 par rapport à 1961, mais le Gouvernement n'en avait pas tenu compte. Il lui demande s'il entend observer strictement les dispositions légales ci-dessus rappelées.

4849. — 28 septembre 1963. — **M. d'Aillières** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un notaire a procédé à la rédaction d'une vente, par un ouvrier agricole, de: 1^o une maison d'habitation ne comptant pas de bâtiments d'exploitation et 44 ares 07 centiares de terre en fonds de maison, jardin et labour; 2^o 32 ares 10 centiares de labour; 3^o 34 ares 70 centiares de labour, sis sur une autre commune. L'acte comportait une ventilation du prix en vue de l'application du tarif réduit concernant l'habitation et 2.500 mètres carrés de terrain, ce qui fut admis par le représentant de l'administration lors de la formalité de l'enregistrement. Revenant sur cette façon de voir, l'enregistrement demande actuellement l'application du tarif à 11,20 (taxes en sus). Il lui demande de lui préciser quel est le tarif des droits applicables dans le cas ci-dessus exposé, en tenant compte du fait qu'il eut été loisible au notaire, s'il en avait perçu à temps la nécessité, de rédiger deux actes, comprenant: l'un, la maison et le jardin figurant au cadastre sous des numéros personnels; l'autre, la partie restant à l'usage de labour.

4850. — 28 septembre 1963. — **M. Couste** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, par application des dispositions de l'article 209 du code général des impôts, les bénéfices passibles de l'impôt sur les sociétés sont déterminés en tenant compte uniquement des bénéfices réalisés dans les entreprises exploitées en France et des bénéfices dont l'imposition est attribuée à la France par une convention internationale relative aux doubles impositions. Dans ces conditions, s'agissant, par exemple, d'une société qui possédait une succursale en Algérie, les résultats de l'exploitation algérienne se trouvaient distinctement imposés en Algérie. La liquidation de cette succursale, imposée par les circonstances actuelles et qui provoque un déficit considérable, ne permet pas, en vertu du même principe, d'imputer la perte de la succursale algérienne sur les bénéfices de l'exploitation française. Si, au lieu d'avoir exploité une propre succursale en Algérie, la société française avait détenu une participation dans une société distincte dont le siège était en Algérie, il lui aurait été, par contre, possible de constater dans son propre bilan la dépréciation subie sur sa participation algérienne. Il semblerait équitable que des mesures spéciales de bienveillance soient prises pour que cette disparité de traitement ne soit pas préjudiciable aux sociétés françaises qui possédaient des succursales algériennes dont elles se sont trouvées contraintes, par les événements, de réaliser la mise en liquidation. Il lui demande s'il envisage, dans ces conditions, des mesures ayant éventuellement un caractère temporaire et permettant d'imputer sur les résultats de l'exploitation française le déficit de liquidation des succursales algériennes.

4851. — 28 septembre 1963. — **M. Cassagne**, rappelant que la IV^e plan avait prévu la création de quinze zones témoins par an, demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est dans ses intentions de refuser les crédits nécessaires au fonctionnement des zones existantes, mettant ainsi toute l'expérience en échec.

4852. — 28 septembre 1963. — **M. Couillet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, par affiche officielle, l'administration des domaines, bureau de Longwy, vient d'annoncer la mise en vente aux enchères publiques, le 1^{er} octobre prochain, de quatre lots comprenant des casernes et des cités d'habitation, soit: lot n° 1: casernement et cités cadres de Doncourt, sis à Doncourt-lès-Longuyon et Baslieux (Meurthe-et-Moselle), de 46 pavillons de une et deux pièces ou quatre logements, garages, dépendances, jardins, bâtiment aménagé en chambres, etc.; casernement de 17 bâtiments divers aménagés en logements, école, chapelle, infirmerie, douche, cinéma, bibliothèque; autres bâtiments en construction aménagés en logements, garages, remises, lavoirs, séchoirs, station de pompage, château d'eau, réservoirs enterrés, fosses septiques pour 1.255 usagers, réseaux d'eau, d'égouts et électriques, routes, rues, cours, jardins, prés, espaces verts, dépôts de munitions et d'explosifs; superficie bâtie: 16.000 mètres carrés; superficie développée: 30.000 mètres carrés; logements: 161, le tout de 23 hectares 28 ares 12 centiares, entièrement occupés (à l'exception de l'ex-dépôt de munitions et d'explosifs); mise à prix: 2.300.000 francs; lot n° 2: casernements et cités cadres de Morfontaine, de: a) 44 pavillons de un, deux et quatre logements, garages, dépendances, jardins, 4 bâtiments collectifs métalliques aménagés en logements ou locaux divers, écoles, colonie de vacances, infirmerie, douches, 9 constructions à usage de hangar, réservoir d'eau surélevé et citerne enterrée, station d'épuration des eaux usées, ex-stand de tir, routes, rues, cours, jardins, prés, espaces verts; superficie bâtie: 14.500 mètres carrés; superficie développée: 26.700 mètres carrés; logements: 173, plus divers locaux de service; le tout de 22 hectares 56 ares 50 centiares (Morfontaine); b) station de pompage pour l'alimentation en eau du camp: 30 à 60 centiares (Villers-la-Montagne) entièrement occupés; c) bénéfice d'une promesse de vente de 1 hectare 58 ares 68 centiares inclus dans le camp moyennant le prix de 3.000 francs; mise à prix: 2 millions 500.000 francs; lot n° 3: ex-dépôt de munitions et d'explosifs de Morfontaine en nature de prés, friches, constructions en ruines, 4 hectares 38 ares 5 centiares occupés à titre précaire jusqu'au 1^{er} novembre 1963; mise à prix: 5.500 francs; lot n° 4: casernement et cités cadres d'Errouville, de: 32 pavillons de un, deux et quatre logements, garages, dépendances, jardins, un bâtiment aménagé en treize logements; 21 bâtiments divers aménagés en logements, écoles, chapelle, dortoirs, infirmerie, cantine, bureaux, magasins; 1 bâtiment à usage de garages; 11 bâtiments annexes; ex-dépôt de munitions; station d'épuration des eaux usées; réservoir d'eau enterré de 150 mètres cubes, canalisation d'eau, rues, parcs, jardins, terrains; superficie bâtie: 15.200 mètres carrés; superficie développée: 26.550 mètres carrés; logements: 158, plus divers locaux de service; le tout de 24 hectares 12 ares 94 centiares, entièrement occupés; mise à prix: 2.050.000 francs; conditions générales des ventes de biens de l'Etat; en sus du prix: droit d'enregistrement et de timbre, frais de publicité foncière. — Paiement du prix: lot n° 1, huit ans par tranches de 145.000 francs; lot n° 2, huit ans par tranches de 130.000 francs; lot n° 4, huit ans par tranches de 130.000 francs, le solde étant exigible à l'expiration du quatre-vingt-seizième mois; lot n° 3, 5.000 francs dans le délai d'un mois, solde dans un délai supplémentaire de deux mois. Intérêts au taux de 6 p. 100 courant à compter de l'expiration du délai de un mois du jour de la vente. Il s'agit là, compte tenu des mises à prix et des conditions de paiement et de ce qu'il est peu probable que les enchères soient très concurrentielles, d'un véritable cadeau offert aux sociétés sidérurgiques lorraines qui ne manqueront pas, même sous le couvert de sociétés immobilières, de mettre la main à bas prix sur ces complexes d'habitation. La crise du logement, l'insuffisance de l'aménagement et de l'équipement dans la région font de ces cités un bien précieux appartenant au patrimoine de l'Etat, qui doit être rendu aux travailleurs de Meurthe-et-Moselle et non être exploité par des sociétés privées qui en tireront des profits scandaleux dès l'achat et ensuite par la revente ou la location. Il apparaît qu'une politique conforme à l'intérêt national et à celui des larges couches populaires lorraines doit conduire à la prise en charge de ces cités, en vue d'une utilisation à caractère social, par un organisme public de gestion ou par les habitations à loyer modéré. Il lui demande s'il entend, en accord avec les ministres intéressés, renoncer à la vente du 1^{er} octobre et donner à ces cités une affectation à caractère social conforme à l'intérêt public.

4853. — 28 septembre 1963. — **M. Dalainzy** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur les dispositions de l'article 2 du décret n° 80-1151 du 29 octobre 1960, qui déterminent que les affiches, même établies au moyen de portatifs spéciaux qui constituent la présignalisation des hôtels, restaurants, garages et postes de distribution de carburants, bénéficient, sous certaines réserves, de l'exonération du droit de timbre dédictée par la troisième alinéa du paragraphe 2 de l'article 6 de la loi de finances n° 59-1454 du 28 décembre 1959, à condition que la dimension de ces

affiches n'excède pas 1 mètre en hauteur et 1,50 mètre en largeur. D'autre part, l'article 3 dudit décret, qui précise le mode de calcul du droit de timbre des panneaux imposables, indique que, pour les affiches établies au moyen de portatifs spéciaux installés sur des terrains, ce droit de timbre sera calculé d'après la surface réelle des portatifs, abstraction faite de l'encadrement. Il semblerait donc que les affiches destinées à la présignalisation des hôtels, restaurants, garages ou postes de distribution de carburants ne devraient pas être imposables dès lors que les dimensions réelles de ces affiches — abstraction faite de l'encadrement — ne dépassent pas 1 mètre de hauteur et 1,50 mètre de largeur. Or, des interprétations divergentes auraient été données par les administrations intéressées, entraînant parfois des difficultés dommageables pour les organismes professionnels. Afin d'y pallier et d'atteindre une unité de vues, il lui demande de préciser si l'interprétation ci-après de ces différents textes est conforme à l'esprit qu'a voulu donner le législateur à l'article 2 du décret du 29 octobre 1960 : « Les affiches, même établies au moyen de portatifs spéciaux qui constituent la présignalisation des hôtels, restaurants, garages et postes de distribution de carburants placés en bordure des routes à moins de 5 kilomètres desdits établissements et qui ne comportent que l'indication de la raison sociale ou de la marque, de l'adresse ou de la distance de l'établissement, à l'exclusion de toute autre mention ou illustration, bénéficient de l'exonération du droit de timbre édictée par le troisième alinéa du paragraphe 2 de l'article 6 de la loi du 26 décembre 1959, à condition que les dimensions de ces affiches, abstraction faite de l'encadrement, n'excèdent pas 1 mètre en hauteur et 1,50 mètre en largeur, d'une part, et que cette exonération est limitée à une affiche ou enseigne par sens de la circulation, d'autre part ».

4854. — 28 septembre 1963. — M. Anthonioz expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la réponse faite le 11 juillet 1963 à sa question écrite n° 2495 envisage le cas d'une vente d'immeubles dans le futur état d'achèvement et se réfère à l'application de l'article 1372 du code général des impôts. Or la question posée se réfère à l'application de l'article 1371 du code général des impôts et visait expressément la vente de millièmes indivis de terrains avec le droit de participer à la construction de l'immeuble qui serait édifié sur ce terrain. Il lui demande qu'une réponse précise soit faite à sa question dont l'importance est accrue par l'entrée en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1963 de l'article 27 de la loi du 15 mars 1963.

4855. — 28 septembre 1963. — M. Paul Seramy appelle l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur les conséquences économiques extrêmement graves entraînées par les conditions climatiques qui ont affecté les récoltes en agriculture; il ne fait plus de doute que la production agricole en 1963 s'établira à un niveau très inférieur à celui atteint en 1962; dans ces conditions, la mise en recouvrement, en 1964, des tiers provisionnels calculés sur la base des impôts acquittés en 1963 et correspondant par conséquent aux revenus acquis en 1962 — année où la production agricole fut abondante — risque de placer les redevables dans une situation difficile. Il lui demande s'il envisage de prendre des mesures propres à éviter que les difficultés paysannes du moment ne soient aggravées par des considérations touchant à des règles fiscales, justifiées quand elles s'appliquent à des activités en expansion continue, mais inadaptées aux fluctuations inévitables du revenu agricole. Il lui suggère notamment de faire étudier la possibilité, pour les exploitants agricoles, d'appliquer au montant des sommes dont ils seraient redevables en 1964 au titre des tiers provisionnels un abattement forfaitaire au moins égal en pourcentage à la diminution de la production entre 1962 et 1963; l'importance de cet abattement pourrait être déterminé sur le plan départemental après consultation du directeur des impôts et des organisations professionnelles.

4856. — M. Raullet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 11 de la loi de finances n° 63-628 du 2 juillet 1963 rectificative pour 1963 portant maintien de la stabilité économique et financière a prévu notamment que les « sociétés françaises visées à l'article 108 du C. G. I., qui seront dissoutes entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 1964, pourront répartir entre leurs membres — en sus du remboursement de leurs apports, moyennant le paiement d'une taxe forfaitaire de 24 p. 100 des sommes ou valeurs au plus égales au montant net, après déduction de l'impôt sur les sociétés — des plus-values qui ont été soumises à cet impôt dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 219 du code général des impôts. « La taxe forfaitaire tient lieu de la retenue à la source et de l'impôt sur le revenu des personnes physiques à la charge des bénéficiaires de ces répartitions ». Certaines sociétés qui entrent dans le champ d'application de l'article 108 du C. G. I. et qui pourraient éventuellement demander à bénéficier de l'article 11 de la loi du 2 juillet 1963 ont, au cours des précédentes années, acheté ou souscrit en remploi d'actifs cédés ou de plus-values de cession, des actions ou obligations de sociétés immobilières conventionnées conformément à l'ordonnance du 4 février 1959 et aux textes qui l'ont modifiée. A ces titres de sociétés immobilières conventionnées sont attachés différents avantages fiscaux.

Toutefois, le délai pendant lequel les sociétés doivent conserver ces valeurs sous peine de perdre lesdits avantages est actuellement de deux ans ou de trois ans selon les cas. Dans ces conditions, les sociétés qui ont en portefeuille des titres de sociétés immobilières conventionnées ne pourront pas bénéficier du régime exceptionnel prévu par l'article 11 de la loi du 2 juillet 1963 puisque leur éventuelle dissolution devrait intervenir (31 décembre 1964) avant que le délai de conservation des titres de sociétés immobilières conventionnées, nécessaire pour bénéficier des avantages fiscaux accordés par l'ordonnance du 4 février 1959, soit écoulé. Il lui demande quelles dispositions il envisage d'adopter afin que les titres de sociétés immobilières conventionnées, acquis ou souscrits en remploi par des sociétés demandant à bénéficier de l'article 11 de la loi du 2 juillet 1963, puissent être vendus ou cédés par des sociétés sans que cette vente ou cette cession leur fasse perdre les avantages accordés aux sociétés qui les gardent assez longtemps pour que les sommes réinvesties soient définitivement exemptées de l'impôt sur les sociétés (impôt sur les bénéfices et impôt de distribution).

4857. — 28 septembre 1963. — M. Bustin expose à M. le secrétaire d'Etat au budget que la réponse faite le 24 août 1963 à sa question n° 3297 du 7 juin 1963 relative à l'indemnisation des victimes civiles des attentats de l'O. A. S. en Algérie, si elle lui indique les textes applicables en la matière, ne donne satisfaction à aucun des trois points évoqués, à savoir : 1° combien de dossiers d'indemnisation de victimes de l'O. A. S. sont encore en instance; 2° les raisons pour lesquelles un tel retard est constaté pour le règlement des dossiers relatifs à des faits qui se sont produits en 1961 et 1962; 3° dans quel délai toutes les indemnités seront effectivement versées aux intéressés. Il lui demande s'il compte porter à sa connaissance les indications sollicitées.

4859. — 28 septembre 1963. — M. Robert Ballanger expose à M. le ministre de l'Intérieur que des incidents racistes ont eu lieu le 14 septembre 1963 à Paris, la direction du café « Paris-Londres », 22, rue de Dunkerque, ayant refusé de servir cinq consommateurs antillais. Ces pratiques racistes, étrangères à l'immense majorité des débiteurs de boissons et aux traditions de notre pays, ne peuvent que ternir notre prestige national, à l'heure où les meurtres ignobles commis par les racistes des Etats-Unis soulèvent la réprobation du monde entier. Il lui demande : 1° les moyens juridiques et autres dont il dispose actuellement pour prévenir et réprimer de tels actes de discrimination raciale et de provocation à la haine raciale; 2° ceux de ces moyens qu'il compte mettre en œuvre dans le cas considéré; 3° s'il entend, avec le Gouvernement auquel il appartient, demander l'inscription d'urgence à l'ordre du jour du Parlement des propositions de loi réprimant la discrimination raciale et la provocation à la haine raciale déposées, à l'initiative du M. R. A. P., par des groupes parlementaires dont le groupe communiste.

4861. — 28 septembre 1963. — M. Palmero rappelle à M. le ministre de l'Intérieur les principales demandes des cadres techniques municipaux, notamment sur les points suivants : 1° mise en application immédiate des modifications indiciaires apportées par la commission nationale paritaire du 4 décembre 1962; 2° revalorisation de la fonction d'adjoint technique par la création d'un seul grade de « technicien municipal »; 3° relèvement des indices d'ingénieurs subdivisionnaires pour permettre un recrutement satisfaisant; 4° équivalence réelle des traitements et indemnités complémentaires avec leurs homologues de l'Etat et des secteurs semi-public et privé; 5° aménagement des dispositions de l'ordonnance du 9 juin 1962 et du décret du 10 septembre 1962 relatives au reclassement des fonctionnaires communaux rapatriés d'Algérie en vue de permettre un recrutement normal, à défaut de candidatures de fonctionnaires rapatriés; 6° augmentation du plafond et du taux de la prime de technicité pour les porter respectivement à 50 p. 100 et à 1,50 p. 100; 7° création sur le plan régional de cours professionnels pour la formation des ingénieurs subdivisionnaires et des adjoints techniques permettant à ces derniers l'accès au grade supérieur, après examen, dans la limite de 50 p. 100 des postes à pourvoir; 8° dispositions efficaces dans le cadre du statut du personnel communal pour éviter l'arbitraire et assurer la sécurité de l'emploi; 9° dans le soutien du principe de l'autonomie communale, création dans toutes les communes de plus de 10.000 habitants de services techniques placés sous l'autorité d'un directeur, fonctionnaire communal et assumant la gestion de la voirie communale; 10° vocation des services pour participer effectivement à toutes études et travaux concernant l'aménagement et l'équipement du territoire communal; 11° prise en considération des revendications des diverses centrales syndicales en ce qui concerne notamment : a) le relèvement de la valeur de l'indice de base 100; b) la suppression des abattements de zone; c) l'intégration de l'indemnité de résidence dans les émoluments soumis à retenue; 12° la suppression de l'abattement du sixième pour le calcul de la retraite. Le recrutement de techniciens valables pour les services techniques municipaux, et notamment des adjoints techniques et des ingénieurs subdivisionnaires devenant de plus en plus difficile et les communes risquant de ne pouvoir plus faire face aux tâches de plus en plus importantes qui leur incombent, il lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour porter remède à cette situation et donner satisfaction à ces vœux.

4862. — 28 septembre 1963. — M. Thillard expose à M. le ministre de l'intérieur que l'arrêté du 28 février 1963 (paru au *Journal officiel* du 21 mars 1963) fixant les conditions de recrutement du personnel des services techniques municipaux, arrête en particulier les titres, diplômes et programmes des concours exigés pour l'accès aux emplois de directeur général des services techniques et d'ingénieurs subdivisionnaires. En cas de concours sur titres — dans la liste des diplômés ou titres nécessaires — figure celui de « Ingénieur des travaux publics de l'école spéciale de travaux publics de Paris ». Il lui demande si les ingénieurs T. P. E., fonctionnaires d'Etat, peuvent être considérés comme possédant ce titre, compte tenu du fait que leurs études ont eu lieu dans cette école ; dans la négative, et compte tenu du grand intérêt pour les communes de posséder des ingénieurs spécialistes de la voirie et des travaux publics, tels que le sont les ingénieurs T. P. E., il lui demande quelles sont les possibilités de recrutement de tels agents, en dehors du détachement ; et, si ces possibilités n'existent pas, s'il pourrait envisager de prendre des mesures pour faciliter un tel recrutement.

4871. — 28 septembre 1963. — M. Chalopin expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que le décret n° 56-1294 du 14 décembre 1956, pris en application de l'article L. 863 du code de la santé publique, détermine les modalités selon lesquelles les candidats aux emplois permanents des établissements visés par l'article L. 792 du code de la santé publique doivent satisfaire aux examens médicaux qui leur sont imposés en exécution de l'article L. 809 dudit code, préalablement au recrutement. Ce texte fixe, d'autre part, les conditions dans lesquelles le comité médical départemental compétent pour les agents des collectivités locales et, éventuellement, le comité médical supérieur peuvent être appelés à donner leur avis, soit à l'occasion de l'admission de ces agents, soit en vue de l'octroi ou du renouvellement des congés de maladie de longue durée auxquels ces agents permanents des établissements susvisés peuvent prétendre, ou encore en vue de leur mise en disponibilité d'office ; soit, enfin, lors de la réintégration des agents à l'expiration de ces périodes de congé de maladie de longue durée ou de disponibilité d'office. Ce décret se réfère à la réglementation portant sur les mêmes objets et concernant les fonctionnaires de l'Etat, soit : le décret du 5 août 1947, pris en application de la loi du 19 octobre 1946 ; et l'arrêté du 19 août 1947. Or, depuis la promulgation du décret du 14 décembre 1956, ces derniers textes ont été abrogés et remplacés par le décret du 14 février 1959, pris en exécution de l'ordonnance du 4 février 1959, et par l'arrêté du 3 décembre 1959. Dans ces conditions, il lui demande s'il pourrait envisager de proposer la modification de l'article L. 863 du code de la santé publique, ainsi que la promulgation d'un nouveau décret abrogeant et remplaçant le décret du 14 décembre 1956, ce nouveau texte se référant à la réglementation applicable aux fonctionnaires de l'Etat. Il lui demande également s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'inclure dans ce nouveau décret une disposition aux termes de laquelle les médecins chargés des services de médecine préventive du personnel hospitalier — services créés en exécution de l'arrêté interministériel du 29 juin 1960 — devraient être entendus par les comités médicaux lorsque les dossiers soumis à l'avis de ces comités concernent des agents appartenant au personnel des établissements dans lesquels ils sont en fonctions ; une collaboration étroite étant en effet souhaitable entre ces médecins et les comités médicaux, en particulier pour l'étude des dossiers de réintégration à l'issue de périodes de congé de maladie de longue durée, ou de mise en disponibilité d'office.

4873. — 28 septembre 1963. — M. Labéguerie expose à M. le ministre du travail que le décret n° 62-793 du 13 juillet 1962, relatif aux avantages sociaux complémentaires accordés aux praticiens et auxiliaires médicaux, prévoit dans son article 6 le versement obligatoire des cotisations de l'assurance maladie par tout praticien exerçant en clientèle privée dans la circonscription géographique où sont applicables les dispositions d'une convention, et par tout praticien ayant donné son adhésion personnelle aux clauses d'une convention-type, cette obligation s'imposant même à ceux qui, ayant à la fois une activité non-salariée et une activité salariée, versent déjà des cotisations au régime général de la sécurité sociale au titre de salariés. Il lui demande : 1° quelles sont les raisons pour lesquelles ont été modifiées les dispositions du décret du 8 septembre 1960 qui prévoyait la possibilité d'option individuelle ; 2° s'il n'estime pas plus équitable de modifier l'article 6 du décret du 13 juillet 1962 susvisé et d'en revenir à cet égard aux dispositions du décret du 6 septembre 1960.

4874. — 28 septembre 1963. — M. Orvoën expose à M. le ministre du travail que, dans un certain nombre de professions, les jeunes apprentis sont dans l'impossibilité de terminer leur formation professionnelle à l'âge de 18 ans et ne sont pas aptes à percevoir un salaire à cet âge. C'est ainsi, par exemple, qu'un élève géomètre peut difficilement suivre les cours de formation professionnelle correspondant à cette spécialité avant l'âge de dix-sept ans et qu'il ne termine par conséquent son apprentissage qu'à l'âge de vingt ans. Il lui demande si, au moment où l'économie française a besoin d'un nombre croissant de jeunes spécialistes, il ne serait pas opportun de prévoir le maintien du versement des prestations familiales jus-

qu'à l'âge de vingt ans — comme pour les jeunes gens poursuivant des études — en faveur des jeunes apprentis préparant des métiers — tels que ceux de géomètre expert et d'opérateur géomètre — pour lesquels la formation professionnelle ne peut pas être terminée à dix-huit ans.

4875. — 28 septembre 1963. — M. Roger Roucaute expose à M. le ministre du travail qu'un ancien mineur ayant demandé à bénéficier de l'allocation spéciale, en application de l'article 154 du décret du 27 novembre 1946, a vu sa demande rejetée par la caisse autonome nationale de la sécurité sociale dans les mines sous prétexte que les services militaires effectués en temps de paix ne peuvent être retenus que jusqu'à concurrence de la durée de service obligatoire accomplie par la classe incorporée dans le semestre de l'engagement. S'agissant d'un engagé volontaire pour quatre ans en temps de paix dont la classe de recrutement normale a accompli une durée supérieure de service militaire obligatoire à celle accomplie par sa classe d'incorporation, il lui demande : 1° quelle est la réglementation en la matière ; 2° si, dans ce cas précis, il ne considère pas qu'il serait équitable de retenir comme durée valable de service militaire pris en compte le temps accompli par la classe de recrutement de l'intéressé.

4876. — 28 septembre 1963. — M. Guéna appelle l'attention de M. le ministre du travail sur le fait qu'il existe de nombreux ouvriers bijouillers travaillant à domicile, et que cette catégorie de travailleurs ne dispose pas de caisse de retraite complémentaire. Il lui demande s'il envisage de prendre les mesures nécessaires pour remédier à cette situation.

4877. — 28 septembre 1963. — M. Guéna signale à M. le ministre du travail que l'artériosclérose ne figure pas au nombre des maladies qui peuvent ouvrir droit au bénéfice du traitement de longue durée au titre de la sécurité sociale, alors que, selon les statistiques officielles, une importante proportion de décès est due à cette maladie. Il lui demande s'il envisage de prendre les dispositions réglementaires qui s'imposent pour remédier à cette anomalie.

4879. — 28 septembre 1963. — M. Fossé signale à M. le ministre des travaux publics et des transports que le bénéfice des cartes de réduction des tarifs de la S. N. C. F. accordé aux familles nombreuses cesse, pour les enfants, à l'âge de dix-huit ans. C'est précisément à cette époque que ceux-ci entreprennent des études supérieures. Or, les facultés ou grandes écoles sont situées dans les grandes villes et les frais de transport pour le déplacement des étudiants habitant des villes de moindre importance ou des villages sont très élevés. Ainsi dans sa circonscription (Yvetot), les étudiants sont inscrits soit à Rouen, à Caen ou à Paris. L'accroissement brutal de ces frais de déplacement, joint aux lourds sacrifices que doivent consentir les familles nombreuses pour l'entretien d'un ou plusieurs étudiants, risquent d'empêcher un certain nombre de jeunes gens et de jeunes filles d'accéder à l'enseignement supérieur et de défavoriser encore plus les enfants issus de milieux ruraux ou semi-ruraux. C'est pourquoi il lui demande s'il ne serait pas possible, sous réserve d'un contrôle adéquat, de prolonger l'octroi de la carte de réduction au moins jusqu'à vingt et un ans pour les enfants poursuivant des études supérieures ou techniques au-delà de dix-huit ans.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai supplémentaire d'un mois suivant le premier rappel.

(Application de l'article 138 (alinéas 4 et 6) du règlement.)

4250. — 23 juillet 1963. — M. Tourné expose à M. le ministre de l'agriculture que l'Italie, pays du Marché commun, plante chaque année des milliers d'hectares nouveaux en vignes. En dix ans, les plantations nouvelles de vignes en Italie atteindraient déjà des centaines de milliers d'hectares, et les plantations ne s'arrêteraient pas pour autant. Il s'agit là d'une affaire intéressante l'Italie qui, sur ce point, semble essayer d'aligner ses intérêts nationaux sur ceux du Marché commun. En France, même quand il s'agit de landes où chantent les cigales, les plantations nouvelles restent interdites. Même quand ces landes sont susceptibles de produire des vins de très haute qualité, l'interdiction reste implacable. Or, des jeunes ménages ou des ouvriers agricoles sont souvent intéressés par ces terres en friche. Aussi il n'est pas rare que de jeunes viticulteurs expriment leur amerlume devant de telles interdictions, alors qu'en Italie, paritaire du Marché commun, on ne connaît aucune interdiction. L'amertume des jeunes se manifeste également quand ils apprennent que l'arrosage massif des vignes est autorisé dans certains endroits, au moment où les petits degrés sont produits en majorité en France. Il lui demande : 1° si ses services ont effectué un inventaire des landes et autres terres en friche, placées sur des coteaux susceptibles de produire des vins de haute qualité

dans chacun des départements français à la vieille vocation viticole; 2° s'il n'a pas envisagé de permettre des plantations nouvelles sur des landes et des coteaux de vignes en cépages sélectionnés, susceptibles de produire des vins à appellation contrôlée, et de faire bénéficier en priorité de cette autorisation les jeunes ménages de viticulteurs et les ouvriers agricoles.

4298. — 25 juillet 1963. — **M. Waldeck Rochet** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les difficultés rencontrées à Aubervilliers pour pourvoir au remplacement des maîtres malades, et plus généralement pour assurer la stabilité du corps enseignant. Entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} juin 1963, dans les 237 classes primaires, 900 journées n'ont pu être supplées. Il en résulte une certaine perturbation des études des élèves comme dans le cas des maîtres en congé remplacés par des maîtres non préparés à cette tâche délicate de prendre une classe en marche. Par ailleurs, malgré les gros efforts de la municipalité et de l'office d'habitations à loyer modéré, qui ont logé une centaine de maîtres, la stabilité du corps enseignant primaire est encore aléatoire. Cela est dû aux difficultés de logement, aux nominations d'un personnel enseignant demeurant fort loin de son école et aux départs fréquents et compréhensibles vers les collèges d'enseignement général. Si l'on ajoute à ces considérations les effectifs trop lourds des classes (l'école Joliot-Curie a une moyenne de 37 élèves par classe) et la trop faible formation pédagogique donnée aux jeunes maîtres ne provenant pas des écoles normales, on mesure la perturbation des études des enfants. Ces faits sont multipliés dans les écoles maternelles, et on comprend l'émotion du corps enseignant et des familles. C'est ainsi que les organisateurs des journées de l'enseignement public et laïque, qui se sont tenues à Aubervilliers les 15 et 16 juin derniers, lui ont fait tenir une statistique sur le niveau scolaire de 670 enfants d'un ensemble d'habitations à loyer modéré, indiquant que 40,6 p. 100 de ces enfants sont retardés à ce point de vue. Il lui demande quelles mesures il compte prendre, en sus des mesures d'ensemble réclamées par le syndicat national des instituteurs: 1° pour doter Aubervilliers d'un groupe d'instituteurs titulaires « remplaçants » dont la formation pédagogique appropriée permettrait de faire face à toute situation: prendre en charge n'importe quel cours, à n'importe quel moment de l'année; 2° pour nommer en surnombre les jeunes maîtres ne venant pas de l'école normale, ce qui leur permettrait de suivre des stages suffisants de formation pédagogique; 3° pour faire verser par le ministère de l'éducation nationale à l'office d'habitations à loyer modéré d'Aubervilliers l'équivalent de 1 p. 100 du salaire des enseignants de la ville, à charge pour cet office d'attribuer un contingent plus important de logements au corps enseignant.

4528. — 24 août 1963. — **M. Kroepfle** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'il résulte du décret du 3 septembre 1956 qu'une société n'est passible de la taxe annuelle sur les véhicules de tourisme qu'à raison de voitures servant au transport de personnes appartenant à la société. Il lui demande de lui confirmer: 1° qu'une voiture de tourisme, classée dans la catégorie des voitures particulières, type de carrosserie conduite intérieure, n'est pas assujettie à la taxe, si ce véhicule sert à titre habituel au transport de marchandises faisant l'objet du négoce de la société; 2° qu'il en est de même pour un même véhicule servant à réceptionner les clients ou fournisseurs de la société à l'exclusion des personnes appartenant à ladite société.

4531. — 24 août 1963. — **M. Lecornu** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur les conséquences regrettables que font naître les différentes modalités de calcul des impositions, suivant qu'il s'agit d'impôt dû par un ancien salarié ou d'impôt dû sur des revenus immobiliers et mobiliers. Il lui cite les exemples suivants: un ancien salarié jouit d'une

retraite annuelle de 18.000 F. Marié sans enfant à charge, ce contribuable dispose de deux parts pour le calcul de l'impôt dont il sera redevable et qui s'établit comme suit: 18.000 F (abattement de 20 %) = 14.400 F de revenu taxable, passible de: 14.400 F: 2 parts = 7.200 F — 5 %/2.400 F = 120 F; 15 %/1.600 F = 240 F; 20 %/2.750 F = 550 F; 25 %/450 F = 112,50 F. — Soit au total: 1.022,50 F × 2 parts = 2.045 F, à déduire 5 % en raison du versement forfaitaire effectué par la caisse de retraite dont le montant n'a pas été inclus dans le chiffre de 18.000 F déclaré, 720 F. — Reste à solder: 1.325 F.

Par contre, un ancien artisan, commerçant ou membre d'une profession libérale — n'ayant pas eu la possibilité de se constituer une retraite, en raison de son âge, et parce que les régimes de retraite se rapportant à sa profession n'ont été instaurés que tardivement, mais ayant réalisé des économies qu'il a transformées en propriété foncière non bâtie et en placement hypothécaire — voit ses impôts calculés de la manière suivante: propriétés foncières non bâties: 8.000 F; placements hypothécaires, 10.000 F. Le revenu taxable sera: terres 8.000 F, abattement de 20 %, reste 80 % ou 6.400 F; hypothèques: 10.000 F, néant. Totalité: 10.000 F. — Soit au total: 16.400 F.

Marié, sans enfant à charge, il sera redevable de l'impôt calculé comme suit: 16.400 F: 2 parts = 8.200 F. — 5 %/2.400 F = 120 F; 15 %/1.600 F = 240 F; 20 %/2.750 F = 550 F; 25 %/1.450 F = 362,50 F. — Soit au total: 1.272,50 F × 2 parts = 2.545 F.

Ainsi décomptée, la part dépasse 8.000 F d'où un demi-décime, soit 5 % en sus, 127,25; taxe complémentaire/revenus fonciers: 6.400 F — 3.000 F d'abattement = 3.400 F à 6 %, 204; même taxe sur revenus hypothécaires, soit sur 10.000 F à 6 % = 600 F. — Total à payer: 3.476,25 F.

La différence du montant de l'impôt à régler par ces deux catégories de contribuables est donc considérable, ce qui semble anormal puisque les ressources de l'un et de l'autre sont les mêmes. Il lui demande les mesures qu'il envisage de proposer au Parlement pour remédier à des anomalies aussi regrettables.

4534. — 24 août 1963. — **M. Paquet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que de nombreux Français d'Algérie, rapatriés dans la métropole, ont créé des commerces ou des industries ou en ont fait l'acquisition. D'un autre côté, ces Français d'Algérie ont, pour la plupart, abandonné leur patrimoine situé en Algérie, notamment les commerces ou les industries dont ils étaient propriétaires. Il lui demande s'il ne pense pas qu'il serait équitable de prévoir en matière strictement fiscale, pour la taxation de leurs bénéfices réalisés en France dans les industries ou commerces cités plus haut, des mesures de faveur pour tenir compte des pertes considérables subies par ces Français repliés.

4535. — 24 août 1963. — **M. Jean Valentin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les communes qui confient au service des ponts et chaussées la gestion et la surveillance de leur réseau routier, doivent verser des rémunérations calculées suivant l'article 5 bis de l'arrêté du 28 avril 1949, modifié par l'article 1 de l'arrêté du 13 avril 1961. Ce même article traite des indemnités que les communes peuvent attribuer aux conducteurs T. P. E. (ex-conducteurs de chantiers). Cette façon de procéder est très regrettable car, à la suite du reclassement de la voirie communale, les municipalités souhaitent que les indemnités versées au service des ponts et chaussées constituent un tout susceptible de satisfaire les rémunérations de l'ensemble du service. Il lui demande les dispositions qu'il compte prendre pour régler cette question, ce qui aurait en même temps le mérite d'apporter une solution au différend extrêmement sérieux soulevé par les conducteurs de chantiers, différend qui porte sur leur rémunération pour les travaux qu'ils effectuent sur la voie communale, et qui pourrait porter un grave préjudice aux communes.

(Les Rapports et Avis annexés aux séances de ce jour seront publiés ultérieurement.)

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1964 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application d'une décision prise par le Bureau le 22 octobre 1963.

SOMMAIRE

Pages.

Travaux publics et transports :

Annexe n° 568 (Annexe n° 27, Travaux publics et transports :
II. Aviation civile). — Rapporteur spécial : M. Anthonioz. 6197

Annexe n° 586, Avis (Tome II. — XV. Aviation civile et
commerciale), par M. Dupérier. 6214

Construction :

Annexe n° 568 (Annexe n° 7, Construction). — Rapporteur
spécial : M. Taittinger. 6228

Annexes n° 586, Avis (Tome II. — Construction), par M. Royer. 6242

Postes et télécommunications :

Annexe n° 586, Avis (Tome II. — XVIII. Postes et télécom-
munications), par M. Wagner (1). 6250

Marine marchande :

Annexe n° 568 (Annexe 28. — Marine marchande). — Rap-
porteur spécial : M. Bourges (2). 6256

Annexe n° 586, Avis (Tome II. — XVI. Marine marchande),
par M. Bayle (2). 6266

(1) Ce document se rattache aux séances de l'Assemblée nationale
du 23 octobre 1963.

(2) Ces documents se rattachent aux séances de l'Assemblée
nationale du 24 octobre 1963.

ANNEXE N° 568

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'éco-
nomie générale et du plan sur le projet de loi de finances
pour 1964 (n° 549), par M. Louis Vallon, rapporteur général,
député

ANNEXE N° 27

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — Aviation civile.

Rapporteur spécial : M. Anthonioz.

Mesdames, messieurs, votre rapporteur avait pu se féliciter,
au début de son rapport sur le budget de 1963, de la rapide
progression du budget de l'aviation civile depuis 1958. Il avait
pu relever qu'en cinq années, ce budget avait doublé de mon-
tant. Mais il avait également constaté que la progression des
crédits, très rapide de 1958 à 1961, s'était ralentie en 1962 et
1963. Le budget qui nous est proposé pour 1964 s'inscrit dans le
sens de la tendance, la plus récente et c'est en fait à un ralentis-
sement de l'effort accompli jusqu'à présent dans le domaine de
l'aviation civile auquel nous assistons, alors que l'évolution des
techniques, les besoins accrus de matériels de plus en plus com-
pliqués, auraient dû normalement conduire à un résultat dif-
férent.

Si l'on compare les prévisions présentées pour 1964 aux
chiffres de la loi de finances de 1963, on constate en effet que :

— les dépenses ordinaires n'augmentent que de 9 p. 100
alors qu'elles augmentent de 11,2 p. 100 pour l'ensemble des
budgets civils ;

— les autorisations de programmes n'augmentent que de
5,8 p. 100 alors qu'elles augmentent de 16,8 p. 100 pour l'en-
semble des budgets civils.



Seuls les crédits de paiement accusent une hausse sensible-
ment supérieure à celle du budget général (30,2 p. 100 au lieu
de 18,8 p. 100). Mais une telle hausse est moins significative
qu'il ne paraît de prime abord. L'accroissement de cette caté-
gorie de crédits est la conséquence de l'augmentation rapide
des années antérieures des autorisations de programme. Elle
reflète donc l'évolution passée du budget. Elle ne traduit pas
une orientation nouvelle.

Le tableau suivant précise l'évolution des grandes masses
budgétaires d'une année sur l'autre :

Budgets de l'aviation civile en 1963 et 1964 (loi de finances).

DESIGNATION	1963	1964	DIFFERENCE	
			En francs.	P. 100.
<i>Dépenses ordinaires.</i>				
Titre III. — Moyens des services (personnel et matériel)	232.105.111	258.721.133	26.616.022	11,5
Titre IV. — Subventions (détaxe du carburant aérien A.S.E.C.N.A., aéroports de Paris compagnies Air France et Air Inter).	191.274.157	202.975.657	11.701.500	6,1
Totaux des titres III et IV	423.379.268	461.696.790	38.317.522	9,1
<i>Dépenses en capital.</i>				
Titres V et VI (dépenses d'études et de proto- types, équipement des aéroports et des routes aériennes, aviation légère) :				
Crédits de paiement...	312.850.000	407.240.000	94.390.000	30,2
Totaux	736.229.268	868.936.790	132.707.522	18,0
Autorisations de pro- gramme	345.000.000	365.000.000	20.000.000	5,8

Sur un plan très général, je limiterai mes observations aux
points suivants, particulièrement caractéristiques du budget de
1964 :

- le renforcement des services du secrétariat général ;
- la diminution des crédits consacrés à la formation du per-
sonnel navigant ;
- la sensible diminution des engagements de programme
pour les constructions aéronautiques ;
- l'augmentation des subventions à l'Aéroport de Paris, à
Air Inter et à Air France ;
- la stabilité des dépenses d'équipement des aéroports et
des routes aériennes.

1: — Le renforcement des services du secrétariat général.

Ce renforcement est évident sur le plan quantitatif et d'au-
tant plus remarquable que peu de choses avaient été faites à
cet égard les années précédentes. Une des premières mesures
proposée est la création de 88 emplois d'agents de bureau,
d'adjoints administratifs et de sténo-dactylographes. Il s'agit là,
d'après l'exposé des motifs, d'emplois créés pour faciliter les
travaux d'études et de prévisions économiques.

Pour sa part, votre rapporteur doute qu'un tel objectif soit
atteint puisque ce personnel ne paraît pas de nature, par sa

formation, à exploiter les résultats obtenus sur le plan de la documentation. Bien préférable, dans cette perspective, aurait été un renforcement des moyens en administrateurs civils du secrétariat général et, plus précisément, de la direction des transports aériens qui est la plus intéressée à l'utilisation des renseignements fournis. Cette mesure traduit en fait surtout le désir de suppléer à certaines insuffisances quantitatives manifestes en personnel d'exécution.

Dans le même ordre d'idées figurent dans ce budget des créations de poste relativement nombreuses au titre de la navigation aérienne et de la météorologie nationale (110 et 66 emplois respectivement). Elles sont liées au développement du trafic aérien et à la complexité croissante des techniques mises en œuvre.

L'amélioration des conditions de rémunération des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie devrait être par ailleurs le moyen de faciliter la gestion de ce personnel dont il est requis dans bien des cas une haute technicité. Le budget de 1964 retrace la réalisation de la quatrième tranche du plan de transformation d'emplois qui alignera la situation des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie nationale sur celle des personnels des ponts et chaussées. En outre, y figurent des crédits provisionnels supplémentaires s'élevant au total à 1 million de francs, destinés à permettre une amélioration de la situation des personnels techniques de catégorie B et C. Il sera créé en particulier un corps d'officiers contrôleurs de la navigation aérienne dans lequel seront reclassés environ 620 techniciens et auxquels serait accordé un avantage appréciable en points d'indice.

Enfin, se poursuivra en 1964 l'opération de regroupement des services du secrétariat général dans un immeuble tour, situé rue de la Croix-Nivert. Les autorisations de programme demandées s'élèveront, en 1964, à 11 millions de francs, doublant ainsi les dotations ouvertes depuis l'origine. C'est, d'ailleurs, dans ce budget, la seule opération immobilière intéressant le secrétariat général puisque aucune dotation nouvelle n'est prévue pour le transfert à Toulouse de l'école nationale de l'aviation civile, qui demeure installée dans des locaux provisoires à Orly. Le début des travaux est toutefois prévu pour 1964 et sera financé sur des autorisations de programme ouvertes les années précédentes.

Le budget qui nous est proposé n'a pas pu tenir compte des conclusions présentées, en juin 1963, par le comité du coût et du rendement des services publics sur le fonctionnement des services de l'aviation civile. C'est dans le courant de l'année prochaine que les études nécessaires à ce propos pourront être entreprises. Je rappellerai brièvement les principales de ces conclusions : fusion des directions de la navigation aérienne et des bases, renforcement des moyens de la direction des transports aériens, regroupement, au sein de la direction du personnel et de l'administration générale, des différents services de gestion du matériel, enfin, dans un avenir plus lointain, possibilité d'une extension à l'ensemble des constructions aéronautiques de la tutelle du secrétariat général au lieu et place de la tutelle exercée par le ministère des armées.

2. — La diminution des crédits consacrés au personnel navigant.

C'est une réduction de 5.650.000 francs, soit de près du tiers du crédit voté l'an dernier (14.195.746 francs) qui nous est proposé pour 1964 au titre de la formation du personnel navigant.

Une telle réduction trouve sa justification dans la diminution très sensible des besoins des compagnies aériennes en personnel navigant (48 pilotes formés en 1963 et 34 en 1963). Elle n'appellerait pas d'observation si elle ne suivait pas une période où les recrutements ont été beaucoup plus importants, de l'ordre de 80. Le rythme des recrutements avait été amenagé en conséquence et, compte tenu de la durée de cette formation — qui avoisine quatre années — on peut se demander si l'économie proposée ne se traduira pas seulement par un ralentissement des stages terminaux en vol, puisqu'il n'est pas possible d'agir en fait sur l'importance des promotions en cours de scolarité.

3. — Un effort moindre pour les constructions aéronautiques.

C'est là une caractéristique essentielle de ce budget. L'Etat maintient, à peu de chose près, son aide pour l'expérimentation et les essais de matériel volant (essentiellement atterrissage automatique et « Caravelle »). Par contre, les autorisations de programme au titre des dépenses d'études et de prototypes sont ramenées à 171 millions de francs au lieu de 190 millions de francs dans la loi de finances initiale pour 1963. Il convient toutefois de remarquer que la loi de finances rectificative du 31 juillet 1963 avait ouvert, au profit des études relatives à l'appareil supersonique, des crédits supplémentaires en autorisations de programme s'élevant à 60 millions de francs et ouverts par anticipation sur les crédits de 1964.

Le programme 1964 permettra de poursuivre les recherches concernant le supersonique : 126 millions de francs sont prévus à cet égard. Il n'était pas concevable que notre effort se relâche dans un domaine où la réussite d'une opération dépend souvent de la rapidité avec laquelle elle est menée. La mise au point de ce nouvel appareil entraînera au total des dépenses considérables avoisinant 2,5 milliards de francs, dont la moitié à charge de notre pays.

Il était également indispensable de poursuivre les travaux d'amélioration de « Caravelle ». La mise au point d'un dispositif d'atterrissage automatique et son incorporation en série sur les futures « Caravelle » est de nature à donner une chance de plus à cet appareil sur le marché mondial. Sur la série actuellement lancée de 200 appareils, 175 font l'objet de commandes fermes et 152 ont été livrés. Les perspectives de ventes sont apparues suffisantes pour que Sud-Aviation sollicite l'autorisation de lancer une série complémentaire de 25 appareils, ce qui portera à 225 le programme total.

Là aussi, les crédits prévus pour 1964 (29 millions de francs en autorisations de programme) sont sensiblement inférieurs à ceux qui avaient été ouverts en 1963, soit 60 millions de francs.

Enfin, si l'on excepte l'avion d'affaires « Mystère 20 », aucun crédit n'est prévu pour des types d'appareils légers qui ont pourtant des chances réelles d'obtenir des marchés importants à l'étranger. Il s'agit du « Super Brasseur », qui avait été inscrit au budget de 1963 pour 10 millions de francs, du « Bréguet 941 », du « Potez 840 » ou du « Jupiter Moynet ».

4. — Le relèvement des subventions à l'Aéroport de Paris, à Air Inter et à Air France.

La subvention à l'Aéroport de Paris s'élèvera à 33 millions de francs en 1964, au lieu de 30 millions de francs en 1963. La subvention allouée ne permettra d'ailleurs pas de combler la totalité du déficit d'exploitation prévisible pour 1964. De ce fait, il est vraisemblable que des crédits supplémentaires seront nécessaires en cours d'année.

La subvention accordée à Air Inter passe de deux à trois millions de francs. Ce crédit correspond à la couverture par l'Etat de la part qui lui incombe dans le déficit d'exploitation de la société. Le fait caractéristique est le très bon essor pris par le transport aérien intérieur. De 1961 à 1963 le nombre des passagers transportés sera passé de 80.000 à 300.000 environ, et le déficit, bien que plus élevé, représente un pourcentage du chiffre d'affaires sensiblement moindre que les deux années précédentes.

Quant à la compagnie Air France, le relèvement de la subvention, qui passe de 60 à 70 millions de francs, s'inscrit, semble-t-il, dans le cadre de l'application de la nouvelle convention liant l'Etat à la compagnie nationale. Celle-ci fixe, pour les années 1962, 1963 et 1964, des plafonds aux concours de l'Etat, déterminés à l'avance et révisés, le cas échéant, en fonction de correctifs, compte tenu de l'évolution de certains paramètres. En fait, la compagnie nationale, comme l'ensemble des transporteurs aériens, traverse une période difficile. Il s'y ajoute, dans le cas particulier de la compagnie nationale, les incidences de la réduction très sensible du trafic sur l'Algérie et sur l'Afrique noire.

Votre rapporteur terminera par une observation relative aux équipements pour 1964 de l'aéroport de Paris et d'Air France. Dans les deux cas, l'année 1964 sera une année de moindre équipement. Pour l'aéroport de Paris, ce sera la transition entre l'achèvement des programmes d'amélioration des aéroports d'Orly et du Bourget et la réalisation de l'aéroport de Paris-Nord qui n'est encore qu'à l'état de projet. Le volume annuel des engagements qui avait atteint 150 millions de francs en 1962 et 73,6 millions de francs en 1963, a été limité à 44,7 millions de francs en 1964. Pour Air France, les perspectives peu favorables de développement du trafic aérien à long et moyen courrier, justifient une réduction des commandes de matériel volant. Déjà en 1963 Air France n'a commandé aucun appareil à réaction. En 1964 la compagnie ne commanderait qu'un Boeing 707 livrable en 1966. Au total les engagements représenteraient seulement 55,1 millions de francs, soit environ dix fois moins que le programme de l'année 1961, au cours de laquelle avaient été commandés 7 Boeing et 13 Caravelle.

5. — La stabilité des dépenses d'équipement des aéroports et des routes aériennes.

À un moment où, de plus en plus, les préoccupations de sécurité deviennent primordiales en matière de transport aérien avec toutes les conséquences qu'une telle évolution implique pour l'équipement des aéroports et des routes aériennes, la question se pose de savoir si le budget de 1964 traduit un effort supplémentaire.

Aux chapitres 53-90 et 58-90 figurent les crédits relatifs à l'équipement métropolitain d'une part, à l'équipement d'outre-mer d'autre part. L'aéroport de Paris, pour sa part, finance les

travaux relatifs aux aérodromes de la région parisienne. Enfin, sur le chapitre 66-71 figurent des subventions aux collectivités locales pour « l'aménagement d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien ».

En 1963, les autorisations de programme ouvertes à ces divers titres se sont élevées à 173.950.000 francs ; en 1964, elles représenteront 174.200.000 francs. C'est dire que les dépenses de l'espèce effectuées par l'Etat ou l'aéroport de Paris sont pratiquement constantes. En fait, l'accent sera mis en 1964 sur les dépenses de sécurité, c'est-à-dire sur celles qui concernent les télécommunications et la circulation aérienne. Une telle évolution était souhaitable dans l'immédiat. Il est néanmoins certain qu'à moyen et long terme, un fort accroissement des dépenses globales sera nécessaire. D'ici quelques années, les appareils supersoniques exigeront une infrastructure améliorée par rapport à l'infrastructure actuelle.

Il convient enfin de remarquer que l'essentiel des dépenses effectuées profite aux aérodromes destinés au trafic international et c'est une part trop faible qui est réservée aux aéroports régionaux et aux aéroports susceptibles d'accueillir les avions légers. Un effort réellement plus important devra être accompli dans les années à venir.

L'examen des crédits de l'aviation civile n'est pas seulement l'occasion de passer en revue les diverses interventions budgétaires du secrétariat général à l'aviation civile. Il doit aussi être l'occasion d'analyser les grandes lignes de la politique aéronautique, qui en 1964 comme les années précédentes est marquée par le souci, sinon la nécessité de dépasser un cadre d'action purement national.

C'est essentiellement sur deux plans que se posent les problèmes posés par la politique aérienne française : d'une part, la participation de la France à divers organismes internationaux ; d'autre part la répartition même du trafic aérien entre les deux grandes compagnies françaises : Air France et U. T. A.

La participation de la France à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (Asecna), et à l'organisation de gestion et de sécurité aéronautiques de l'Algérie et du Sahara (Ogsa) se justifient par des raisons historiques. La France continue à assurer dans les pays d'Afrique d'expression française et en Algérie, en accord avec les nouveaux Etats, les tâches qui étaient auparavant les siennes en matière aéronautique.

En ce qui concerne l'Asecna, les subventions figurant au budget de 1964 sont, dans l'ensemble, très comparables aux subventions versées en 1963. L'augmentation des dépenses de fonctionnement par rapport à 1963 traduit l'incidence de la création à Niamey d'une école destinée à former les cadres noirs et du transfert à Dakar du siège social de l'organisme. En 1964 la France assurera encore plus de 65 p. 100 de la couverture des dépenses de fonctionnement de l'agence. La contribution française à l'équipement sera par contre moindre que l'année précédente puisque les autorisations de programme s'élèveront à 20 millions de francs au lieu de 25 millions de francs.

En ce qui concerne l'Ogsa, une remarque du même ordre s'impose. C'est la France qui finance la presque totalité du budget de cet organisme bien que la contribution prévue pour 1964 (30.950.239 francs) ne soit pas supérieure en définitive à celle de 1963.

La participation de la France à Eurocontrol a été inspirée par d'autres préoccupations : celles de constituer une organisation commune de la sécurité et de la navigation aériennes pour les pays d'Europe occidentale.

Les crédits prévus pour le fonctionnement de la Société Eurocontrol — qui figurent au budget des affaires étrangères — sont encore relativement faibles, mais en croissance rapide. Ils passent de 2.366.814 francs en 1963 à 4.700.087 francs en 1964. C'est que la société en est encore à la phase des études

et ce sera seulement d'ici à quelques années qu'elle commencera à prendre effectivement en charge le contrôle de la navigation aérienne au-delà de 7.000 mètres.

Votre rapporteur regrette qu'aucune mesure n'ait été effectivement prise jusqu'à présent pour donner corps au projet d'Air Union entre les quatre compagnies Air France, Lufthansa, Alitalia et Sabena. Il est regrettable que le projet de convention et le projet de pacte qui étaient définitivement mis au point au milieu de 1962 n'aient pu recevoir l'approbation des gouvernements. Des négociations ont dû être ouvertes pour répondre à certaines préoccupations exprimées par le Gouvernement français en ce qui concerne la politique commune pour la négociation des droits de trafic, les pouvoirs de tutelle de l'organe inter-gouvernemental et le choix du matériel aéronautique utilisé par les compagnies membres. Il faut espérer qu'elles aboutiront rapidement, car, en définitive, la mise sur pied d'Air Union sera le seul moyen pour les compagnies européennes de résister à la concurrence de plus en plus efficace des compagnies américaines.

Une bonne organisation du transport aérien suppose également que soit définie d'une façon équitable et durable la répartition des droits aériens entre Air France d'une part, et les compagnies aériennes privées d'autre part.

De récentes modifications ont été apportées à cette répartition par la décision gouvernementale du 23 février 1963. Elles prendront effet à compter du 1^{er} novembre 1963. Elles tiennent compte de la récente fusion de l'U. A. T. et de T. A. I. en une nouvelle compagnie : l'Union des transports aériens (U. T. A.). Exception faite de la desserte du Sénégal, laissée en exclusivité à Air France, l'U. T. A. exploitera seule les droits de trafic détenus par la France sur l'Afrique noire, tandis que la compagnie nationale sera seule présente du côté français sur Madagascar, Djibouti, les Comores et la Réunion. Une telle formule sera de nature à tenir compte des intérêts des deux grandes compagnies françaises tout en respectant les droits des Etats étrangers intéressés. Mais il est certain qu'elle se traduit dans l'immédiat par une réduction appréciable des droits de trafic de la compagnie nationale, réduction que celle-ci ne sera pas en mesure de combler dans l'immédiat.

Telles sont les observations que votre rapporteur présente en introduction à l'examen des problèmes relatifs à l'aviation civile. Il lui paraît nécessaire, sur plusieurs points, d'apporter des explications complémentaires. Ce sera l'objet des développements concernant :

- l'évolution du trafic aérien depuis 1959 ;
- l'équipement des aéroports et des routes aériennes ;
- l'aide à la construction aéronautique : Caravelle, Concorde et Mystère 20 ;
- l'aide à l'aviation légère ;
- les problèmes du personnel navigant des compagnies aériennes ;
- la compagnie nationale Air France ;
- la compagnie Air Inter ;
- la compagnie U. T. A. ;
- l'aéroport de Paris ;
- la coopération aéronautique avec les Etats africains ;
- la répartition des droits du trafic aérien entre les compagnies françaises.

I. — L'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN DEPUIS 1959

Après deux années particulièrement favorables pour le trafic aérien des compagnies françaises, puisque le taux de progression atteignait + 15,4 p. 100 en 1960 et + 17,3 en 1961, l'année 1962 a vu un ralentissement sensible de cette évolution, le taux de progression atteignant seulement 4,2 p. 100.

Evolution du trafic des compagnies françaises de 1959 à 1962.
(En millions de passagers-kilomètre.)

COMPAGNIES	1959	1960	VARIATIONS 1960/1959	1961	VARIATIONS 1961/1960	1962	VARIATIONS 1962/1961
			P. 100.		P. 100.		P. 100.
Air France.....	3.526,3	4.048,9	+ 14,8	4.774,6	+ 17,9	5.104,1	+ 6,9
U. A. T.....	408,3	468,3	+ 14,7	509	+ 8,7	437,6	- 14
T. A. I.....	359,8	409,6	+ 12,2	509,2	+ 26,2	566	+ 11,2
Air Algérie.....	410,1	499,3	+ 21,7	538	+ 7,7	441,1	- 18
Air Inter.....	"	9,4	"	41,9	"	89,3	+ 114,3
Ensemble	4.704,5	5.429,5	+ 15,4	6.372,7	+ 17,3	6.638,7	+ 4,2

La baisse du trafic des compagnies françaises en 1962 résulte en grande partie de l'entrée en service des compagnies Air Afrique et Air Madagascar, sur des lignes desservant l'Afrique et Madagascar, qui étaient antérieurement exploitées exclusivement par les compagnies françaises.

Des raisons d'ordre général sont venues également s'ajouter à ces raisons particulières. Dès la fin de 1961, la politique d'austérité suivie par le Gouvernement américain, ainsi que les troubles politiques dans l'ensemble du monde, avaient entraîné une baisse sensible dans l'essor du trafic aérien.

La situation de surcapacité des compagnies aériennes mondiales, qui aurait pu évoluer vers une solution d'entente sur le plan des capacités ou celui des tarifs, s'est, au contraire, aggravée sous l'action des compagnies américaines qui ont accentué leur tendance à dominer le transport aérien sur l'Atlantique Nord et renforcé leurs services vers l'Europe et en particulier vers la France.

L'évolution du trafic a surtout été défavorable à l'U. A. T. et, dans une moindre mesure, à Air France et à la T. A. I. Seule, la compagnie Air Inter, dont la vocation est exclusivement métropolitaine, a poursuivi son essor, mais son niveau de développement reste encore modeste, si l'on considère le volume de son trafic exprimé en passagers-kilomètre.

Les résultats connus du premier semestre 1963 confirment la tendance de l'année précédente.

Comme le précise le tableau suivant, on constate une diminution de 1,6 p. 100 du trafic global des compagnies françaises au premier semestre 1963 par rapport au premier semestre 1962 :

Traffic des compagnies françaises au premier semestre 1962 et au premier semestre 1963.

(En millions de passagers-kilomètre.)

COMPAGNIES	PREMIER semestre 1962.	PREMIER semestre 1963.	POURCENTAGE de variation.
Air France	2.336,4	2.269	— 2,9
U. A. T.	181,6	162,2	— 12,2
T. A. I.	228,9	211,4	+ 5,5
Air Inter	35,9	71,1	+ 98,1
Ensemble	2.785,8	2.713,7	— 1,6

Sources : Statistiques du S. G. A. C.

D'une part, l'évolution vers la répartition à égalité des capacités offertes par les compagnies françaises et les compagnies africaine et malgache s'est poursuivie en 1963, conformément aux accords passés.

La même répartition à égalité qui est la règle entre la compagnie Air France et la compagnie Air Algérie, maintenant algérienne, a fortement influé sur les résultats de trafic français entre la métropole et l'Algérie, le trafic global sur cette relation étant lui-même en nette diminution par rapport à 1962. Il faut également remarquer que la comparaison entre les résultats du premier semestre 1962 et le premier semestre 1963 est faussée par le fait qu'en juin 1962 le rapatriement massif des européens d'Algérie avait sensiblement gonflé les résultats du premier semestre 1962.

Sur un plan plus général, la politique commerciale des compagnies américaines continue d'affecter le trafic de l'Atlantique Nord. Ceci s'est traduit notamment lorsque ces compagnies, à la demande de l'administration américaine ont rejeté, début 1963, l'application des décisions tarifaires qui avaient été prises à Chandler en septembre 1962, par l'ensemble des compagnies mondiales membres de l'I. A. T. A. Cette situation a eu, depuis, des répercussions sur le plan commercial, les compagnies européennes étant momentanément apparues au regard de la clientèle comme tenants d'une politique de tarifs élevés.

La situation d'ensemble de l'année 1963 devrait cependant être beaucoup moins défavorable, comparée à celle de l'année 1962, que ne le fait apparaître la comparaison des premiers semestres des années considérées, car en 1962 les résultats de trafic des six premiers mois étaient relativement meilleurs que ceux de l'année entière.

En ce qui concerne l'activité des principaux aéroports de la République française, les statistiques font apparaître de 1959 à 1962 une progression sensible du trafic. Pour l'ensemble des aéroports figurant au tableau ci-après le pourcentage global d'augmentation a été de 54,9 p. 100.

Evolution de l'activité des principaux aéroports de la République française de 1959 à 1962.

[En unités de trafic (1).]

AÉROPORTS	1959	1960	1961	1962	POURCENTAGE d'augmentation de 1959 à 1962.
Paris-Orly	2.334,4	2.979,8	3.523,3	4.061,6	74,1
Paris-le Bourget...	1.013,4	1.157,2	1.287,8	1.329,5	31,2
Marseille	755	819,6	901	1.102,5	46
Le Touquet	917,3	968	981,2	996,1	5,2
Nice	531,1	616,2	757,4	891,1	67,7
Calais	251,6	386,8	443,1	511,9	115,4
Toulouse	135,9	162,4	199,7	217,4	82
Bâle-Mulhouse	201,5	225,1	239,7	245	21,6
Cherbourg	132	179,4	231,8	232,6	83,8
Bordeaux	95	101,6	111,6	215,8	127,2
Lyon	133,8	146,7	192,7	197,4	47,5
Ajaccio	116,2	122,3	136,7	155,5	33,8
Bastia	95,7	109,8	121,8	117,8	53,4
Perpignan	50,4	54,8	91	125,6	169
Beauvais	66,6	81,8	109,6	102,2	53,4
Pointe-à-Pitre	45,4	51,8	68,9	86	89,4
Fort-de-France ..	38,5	45,2	51,2	59,1	53,5

(1) Une unité de trafic = 1.000 passagers = 100 tonnes de fret = 100 tonnes de poste.

Source : Statistique S. G. A. C.

Trois aéroports ont vu leur trafic plus que doubler : ce sont Calais, Bordeaux (influence des vols d'Air Inter) et Perpignan.

La progression qui avait été il y a quelques années particulièrement forte des aéroports côtiers de la Manche : Cherbourg, Calais, le Touquet se ralentit cependant en 1962, et ce dernier aéroport perd la troisième place des aéroports de France au bénéfice de Marseille.

La progression de Paris-Orly est supérieure à la moyenne générale, mais celle de l'aéroport du Bourget lui est inférieure.

On peut noter également parmi les aéroports présentant un développement satisfaisant : Nice, Toulouse, Lyon et Pointe-à-Pitre.

II. — L'EQUIPEMENT DES AEROPORTS ET DES ROUTES AERIENNES

Deux chapitres intéressent expressément, dans le budget du secrétariat général, l'équipement des aéroports et des routes aériennes : le chapitre 53-90 intitulé : « l'équipement des aéroports et des routes aériennes d'outre-mer ». Un bilan exact de l'effort de l'Etat en ce domaine doit toutefois tenir compte des dépenses effectuées sous d'autres rubriques.

Au chapitre 66-71 figurent les subventions, d'ailleurs minimes et nettement insuffisantes, allouées aux collectivités locales pour l'aménagement des aérodromes utilisés par la formation aéronautique et le tourisme aérien. Il convient également d'ajouter les dépenses effectuées par l'aéroport de Paris et l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, qui bénéficient de subventions de l'Etat. Enfin, certaines dépenses d'équipement sortent du cadre de ce rapport, car elles figurent au budget des armées, section air : pour 1964, il est ainsi prévu, au titre des aménagements de diverses bases pour la forme nucléaire stratégique, des autorisations de programme s'élevant à 50 millions de francs.

Votre rapporteur traitera plus loin les dépenses relatives à l'aéroport de Paris et à l'agence pour la sécurité aérienne d'Afrique noire et de Madagascar. Il examinera les subventions allouées aux collectivités locales dans le cadre de l'aide à l'aviation légère et sportive.

Il limitera ses observations au chapitre 53-90 et au chapitre 58-90.

A. — Le chapitre 53-90. — L'équipement métropolitain.

L'équipement des bases, l'amélioration des installations de navigation aérienne, telles sont les deux rubriques essentielles du programme entrepris en métropole pour 1964, programme qui diffère sensiblement peu par son montant du programme de 1963.

Conformément aux prévisions du IV^e Plan, le programme d'équipement présenté par la direction des bases aériennes au titre du budget 1964 ne prévoit pas d'opérations à long terme ou de très grande importance financière, en ce qui concerne les aéroports et les routes aériennes de la métropole.

Ce programme vise essentiellement en effet :

1° A adapter les aéroports existants aux besoins du trafic. En effet, une croissance annuelle moyenne de 15 p. 100, l'augmentation du poids des avions, l'étalement des horaires des services, etc., posent chaque jour de nombreux problèmes : manque de résistance de certaines pistes, insuffisance des voies de circulation (souvent anciennes ou dégradées ou parfois inexistantes), des aires de stationnement, de certaines installations de trafic, des voiries et des réseaux divers (eau, électricité, évacuation, etc.) ;

2° A doter les aéroports des bâtiments et des installations nécessaires pour les besoins de la sécurité aéronautique, conformément aux dispositions que prend la direction de la navigation aérienne pour obtenir le matériel destiné à assurer cette sécurité : aides radio, télécommunications, matériel de balisage et de lutte contre l'incendie, etc. ;

3° A participer avec les collectivités locales à l'équipement d'aéroports destinés à satisfaire aux besoins de l'expansion régionale (Air Inter, trafic transmanche, dessertes locales, etc.) ;

4° A la construction de certains logements destinés aux agents qui, pour l'exercice de leurs fonctions, doivent être installés sur les aéroports (commandants d'aéroports, chefs de stations météorologiques, gendarmerie des transports aériens, etc.).

C'est ainsi que, compte tenu des opérations réalisées en 1963 qui ont consisté, pour la plupart, en construction, allongement ou renforcement de pistes (Marseille, Lyon, Tarbes, Toulouse, Cannes, Biarritz, Bordeaux, Quimper), en extension d'aires de trafic ou de stationnement (Strasbourg, Ajaccio, Perpignan) en des balisages de piste et d'obstacles (Dinard, Nice, Poitiers, Saint-Nazaire, Bastia, Bordeaux, Aix-les-Bains), le programme 1964 comporte, d'une part, la poursuite des opérations susvisées (voies de circulation de Marseille, Toulouse, Lyon, Bastia, aires de stationnement de Nice, Ajaccio, Perpignan, Dinard, Brest, détournement de voies ferrées engageant les dégagements de la piste de Nantes), d'autre part, divers aménagements ou construction d'installations indispensables pour permettre aux aéroports en service de fonctionner dans les conditions de sécurité satisfaisantes (blocs techniques, bâtiments des moyens généraux, aides visuelles, balisage et lignes d'approche, aides radio, refonte de l'alimentation en énergie électrique, etc.) ; enfin, quelques constructions de logements de fonction destinés aux personnels de l'aviation, en service permanent sur les aéroports.

Il y a également lieu de signaler que des blocs techniques réduits sont prévus sur les aéroports « d'aviation légère » tels que Bernay, Compiègne-Marugny, Dijon-Val-Suzon, Mulhouse-Habsheim, Enghien-Moisselles. Leur réalisation répond à une réelle nécessité par suite du changement de caractère de l'aviation légère (augmentation du trafic, croissance de l'aviation d'affaires, développement des équipements radio, etc.).

LA NAVIGATION AERIENNE

En plus des opérations courantes destinées à permettre de développer, de compléter et d'améliorer les équipements classiques des aéroports et des services de routes, le programme 1964 de télécommunications et de circulation aérienne comporte un certain nombre d'opérations portant sur des équipements nouveaux dont l'étude et la réalisation ont été rendues nécessaires par le développement du trafic aérien et les performances toujours plus poussées des avions.

Ces équipements nouveaux intéressent le contrôle de la circulation aérienne et l'acheminement des messages et ont pour but l'automatisation des tâches à accomplir par les services.

Les opérations suivantes sont prévues pour 1964 :

- automatisation du C. C. R. Nord (Paris) première phase ;
- automatisation du B. C. T. Nord (Paris) ;
- automatisation du B. C. T. Sud-Ouest (Bordeaux), opération commencée en 1963.

Ces opérations s'insèrent dans un programme à long terme dont la réalisation nécessitera un effort financier important. Cet effort est cependant indispensable pour que les services chargés de la sécurité et de la régularité de la navigation aérienne puissent remplir leur rôle dans les prochaines années.

Par ailleurs, le programme 1964 prévoit la poursuite de la mise en œuvre de la couverture radar de l'espace aérien supérieur :

- installation des radars de Brest et de la Saint-Paume ;
- achat et installation de matériel de déport d'images ;
- achat et installation de matériel d'exploitation radar ;
- achat et installation de radars secondaires.

Enfin l'achat et l'installation de quatre radars d'aéroports destinés à assurer la surveillance sur certains aéroports à forte densité de trafic sont également prévus. Cette mesure permettra d'exercer une surveillance plus efficace pendant les procédures d'approche et augmentera la sécurité.

B. — Le chapitre 58-90. — L'équipement outre-mer.

Les opérations relatives aux bases aériennes représentent à elles seules plus de la moitié des autorisations de programme inscrites au chapitre 56-70. Elles concernent certains allongements de piste (Djibouti, Fort-de-France) des opérations complémentaires d'aménagement et la construction de logements destinés aux agents en fonction outre-mer.

Le détail de ces diverses opérations est le suivant :

a) DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Martinique : Fort-de-France - Lamentin.

Les opérations prévues en 1964 sont les suivantes :

- poursuite des travaux d'allongement de la piste ;
- travaux écrêtement du Morne-Rouge (dégagement piste) ;
- extension de l'aire de stationnement et bretelle (première tranche) ;
- achèvement de l'alimentation électrique ;
- magasin et bureaux pour la subdivision des bases aériennes ;
- construction d'un immeuble pour la D. A. C. à « La Clairière ».

Guadeloupe : Pointe-à-Pitre-le Raizet.

Est prévu le renforcement partie Est de l'aire de stationnement (première tranche) ainsi que l'installation de réseaux divers.

Guyane : Cayenne-Rochambeau.

Réalisation de la première tranche de l'aérogare définitive et travaux de voirie, d'eau et d'électricité.

Réunion : Saint-Denis - Gillot.

Sont prévus au programme les aménagements techniques de la zone civile, le balisage de nuit et la poursuite des études de la piste pour quadricoptères. Aucun crédit n'est toutefois prévu pour entreprendre cette piste en 1964. Nous devons le regretter et souhaiter que soit reconsidéré favorablement ce projet.

b) TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Djibouti.

La mise en service par la Compagnie Air France de Boeing type 320 nécessitera l'allongement de la piste d'envol à 2.900 mètres.

Il en sera tenu compte lors de l'installation du balisage B. T., de la ligne d'approche et des indicateurs de pente d'approche.

Tahiti-Faaa.

L'équipement de cet aéroport doit être complété, d'une part, par l'installation du balisage de nuit haute intensité et la mise en place d'indicateurs de pente d'approche ; d'autre part, par la construction d'immeubles destinés au stockage du matériel nécessaire à la maintenance des installations et au fonctionnement des services techniques responsables.

Nouméa.

Le programme d'équipement progressif de l'aéroport de Nouméa-la Tontouta prévoit pour 1964 la construction du nouveau bloc technique et de l'aérogare définitive, ainsi que la voirie.

Condominium franco-britannique des Nouvelles-Hébrides.

Des études sont en cours en liaison avec les autorités britanniques afin de déterminer les conditions dans lesquelles pourraient être exécutés les travaux de remise en état de l'ancien aéroport construit par les Américains durant la guerre du

Pacifique à Pékoa. Cet aérodrome se substituerait à celui de Luganville, dont les caractéristiques ne sont pas satisfaisantes. Aucun travail n'est envisagé à ce sujet en 1964. Par contre, il est prévu de poursuivre le programme des travaux d'aménagement de l'aérodrome de Port-Vila, qui comporte la réalisation des dégagements réglementaires dans les trouées, l'achèvement des travaux de drainage, l'exécution de rechargements partiels et l'aménagement de la zone d'installations actuelle.

Moroni (Comores).

Il est envisagé la réalisation de l'aire de stationnement définitive et la construction d'une aérogare et d'un bâtiment « moyens généraux » — centrale électrique.

Saint-Pierre.

En vue de l'ouverture à la circulation aérienne publique de cet aérodrome, les travaux déjà réalisés devront être complétés par un élargissement de la bande à 140 mètres, un léger allongement de la piste qu'il conviendra de bitumer ainsi que la mise en place d'un balisage de nuit.

III. — L'AIDE A LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE : CARAVELLE, CONCORDE, MYSTERE 20

C'est à un montant plus faible que celui des deux années précédentes que se situera en 1964 le niveau des autorisations de programme ouvertes au chapitre 53-24 : « Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes » : 245 millions de francs en 1962, 250 millions de francs en 1963 (compte tenu de 60 millions de francs ouverts par la loi de finances rectificative n° 63-778 du 31 juillet 1963), 171 millions de francs seulement en 1964. Une telle diminution n'est pas anormale dans la mesure où la situation financière de la société qui demeure le principal bénéficiaire des subventions, c'est-à-dire Sud-Aviation, s'est relativement améliorée. Elle risque toutefois d'aller à l'encontre des intérêts à long terme de la construction aéronautique française qui est actuellement aux prises avec des tâches difficiles : la poursuite de l'opération Caravelle, la définition et la construction du nouvel avion supersonique Concorde, enfin, le lancement d'appareils civils à hautes performances, tel le Mystère 20.

A. — La poursuite de l'opération Caravelle.

La situation de l'opération Caravelle, à la date du 30 septembre 1963, se présente de la manière suivante :

Sur la série lancée de 200 appareils, 175 font l'objet de commandes fermes. En 1963, deux nouvelles compagnies se sont portées acquéreurs de Caravelle : les compagnies indienne (Indian Airlines Corporation) et chilienne (L. A. N.) chacune pour trois unités, cependant que trois anciens clients (S. A. S., 1 unité - Alitalia, 2 unités - Tunis Air, 1 unité) accroissent par de nouvelles commandes leur flotte d'appareils en exploitation. D'autre part, un appareil a été vendu au Groupe des liaisons aériennes ministérielles (G. L. A. M.) (cf. Annexe 1).

La part des exportations représente toujours plus de 70 p. 100 du total (127 appareils).

Au cours des trois premiers trimestres de l'année en cours, 22 appareils ont été livrés aux utilisateurs. Le nombre total d'appareils livrés est donc, à ce jour, de 152 (cf. Annexe 2).

Face à la concurrence du Boeing 727, du Trident et du Bac 111, la Caravelle, tant dans ses versions anciennes III, VI N et VI R, équipées de moteurs Rolls-Royce, que dans ses nouvelles formules Super B, 10 B 1 R et 10 B 1 N, équipées de réacteurs américains, paraît devoir trouver encore des débouchés substantiels, de telle sorte que Sud-Aviation, dans un souci d'éviter toute rupture de charge a, dès maintenant, sollicité l'autorisation de lancer une série complémentaire de 25 appareils, portant à 225 le programme total.

Les perspectives commerciales de l'appareil demeurent en effet encourageantes. Certaines négociations sont actuellement à la veille d'aboutir. On peut considérer comme telles celles qui sont menées avec l'Autriche (1 avion), l'Argentine (1 avion), le S. A. S. (1 avion à bref délai) et probablement aussi le Pakistan (3 avions). Des clients anciens et importants, comme Alitalia (8 avions), Sabena (6 avions) et Iberia (4 avions), ont manifesté leur intention de compléter leur flotte de Caravelle. La K. L. M. (10 avions) montre un intérêt plus vif qu'à aucun autre moment et des conversations intéressantes ont lieu avec la compagnie canadienne T. C. A. pour une nombre qui pourrait atteindre 50 unités. Le Japon, la Yougoslavie, les pays d'Afrique, la Syrie, l'Irak, la Thaïlande, les Philippines, la Turquie, la Chine populaire, la Roumanie, le Venezuela, le Koweït sont des

clients potentiels. Enfin, l'achat d'une première Caravelle par le G. L. A. M. devrait être suivi d'autres commandes du Gouvernement français.

Le sérieux handicap que constitue pour l'aviation commerciale l'impossibilité d'atterrir par tous les temps et l'importance des intérêts matériels mis en jeu (le pourcentage mondial des vols annulés ou dérotés par suite de mauvaises conditions atmosphériques est égal à 2 p. 100) ont amené Sud-Aviation à s'attaquer, dès 1961, au problème de l'atterrissage automatique et à mettre au point un dispositif qui s'inscrit à l'actif des Caravelle par la contribution qu'il peut apporter en mauvaise saison à la régularité et à la ponctualité de l'appareil.

Dans son état actuel, le dispositif Sud-Lear permet l'atterrissage dans des conditions limites de météorologie : plafond 30 mètres et visibilité horizontale 400 mètres.

Les minima météorologiques actuels sont fixés respectivement à 90 mètres et 1.200 mètres pour tous les avions à réaction aux U. S. A. et à 60 mètres et 800 mètres pour les Caravelle en Europe.

Sud-Aviation a décidé d'incorporer ce dispositif dans la chaîne de production de toutes les futures Caravelle quel qu'en soit le type.

Il a, par ailleurs, reçu sa première consécration commerciale avec la commande passée par la compagnie Alitalia pour l'équipement de toute sa flotte.

Les résultats obtenus par Caravelle sur les marchés internationaux allaient se traduire par une amélioration des résultats financiers de Sud-Aviation.

Le déficit initial sur les études, les prototypes et l'outillage avait donné lieu en 1958 et 1959 à la constitution de provisions qui ont entraîné des résultats déficitaires sur l'exercice 1959.

Les bénéfices sur la série de Caravelle, ainsi que sur d'autres fabrications (hélicoptères surtout) ont permis de résorber rapidement ce déficit qui, à la fin de 1962, s'est trouvé entièrement annulé.

A la fin de l'exercice 1962, 15 millions ont été versés au fisc au titre de l'impôt sur les bénéfices commerciaux et 12 millions environ au Trésor au titre des dividendes.

Par ailleurs, Sud-Aviation va rembourser le prêt de 50 millions consenti par le Trésor en 1956, soit 20 millions en 1963, 20 millions en 1964 et 10 millions en 1965.

Les fonds propres et à long terme d'une part, des crédits consentis par ses banquiers et d'autres organismes financiers, auront permis d'exécuter un plan d'investissement représentant 200 millions répartis sur les années 1962, 1963, 1964.

B. — Le Concorde.

En signant l'accord de coopération qui donnera naissance à l'avion commercial supersonique « Concorde », le Gouvernement français et le Gouvernement anglais ont prouvé que l'heure des concentrations est venue dans l'industrie aéronautique.

La construction de cet avion a été entreprise avec la préoccupation de le mettre en service sans provoquer la révolution coûteuse que toutes les compagnies redoutent.

Concorde effectuera son premier vol fin 1966 et entrera en service vraisemblablement en 1970.

L'avènement du nouvel appareil n'entraînera pas la disparition des appareils existants car l'avion supersonique ne sera rentable qu'au-delà d'une certaine distance. Les compagnies devront conserver dans leur flotte des appareils dont elles disposent actuellement. De ce fait, la Caravelle poursuivra sa brillante carrière.

Sud-Aviation et la British Aircraft Corporation (B. A. C.) assurent respectivement la fabrication de 60 p. 100 et 40 p. 100 des éléments de la cellule de l'avion commercial supersonique ; pour les propulseurs, les rôles seront inversés entre Bristol et la S. N. E. C. M. A., de manière à maintenir la proportion de 50 p. 100 — 50 p. 100 sur l'ensemble de l'avion.

En France, une part des études et des fabrications sera soustraite par Sud-Aviation à la Générale aéronautique Marcel Dassault.

Les fabrications de série devraient procurer de la charge à Sud-Aviation à partir de 1966.

Le Concorde a d'ores et déjà suscité le plus vif intérêt des compagnies de transports américaines, confirmant ainsi la place que l'avion commercial supersonique est capable de se faire sur le marché.

Une première commande de six avions a été confirmée par la compagnie Pan American World Airways ; Air France et la Compagnie nationale britannique B. O. A. C., ainsi que Pan American, recevraient chacune l'un des trois premiers appareils Concorde. La même séquence se reproduirait jusqu'à ce que chacune des trois compagnies ait reçu six appareils.

Cette première commande a été suivie d'un contrat avec la compagnie Continental Airlines pour l'achat de trois unités et d'un contrat portant sur quatre appareils avec la compagnie American Airlines.

D'autre part, des négociations sont engagées avec une autre compagnie américaine, la T. W. A.

Le volume total des dépenses nécessaires à la mise au point de Concorde est estimé actuellement à 2,5 milliards de francs, sur lesquels, pendant les trois années prochaines, 16 p. 100 pourraient correspondre à des travaux exécutés par Sud-Aviation et ses sous-traitants.

C. — Le Mystère 20.

Le « Mystère 20 » est un avion d'affaires biréacteur pour 6 à 10 passagers, capable d'étapes de 2.500 kilomètres, construit par la Société Dassault en liaison avec Sud-Aviation. Cet appareil vole en croisière à la vitesse de 850 kilomètres heure et utilise des pistes de 1.500 mètres de long. Ses principales caractéristiques sont :

- équipé de deux réacteurs General Electric double flux CF 70 ;
- poids total maximum : 10 tonnes ;
- prix unitaire de l'ordre de 3,50 à 4 millions de francs.

Le coût total du développement est estimé à 96 millions de francs.

La Société Dassault espère une clientèle militaire en France et dans le monde et une clientèle privée importante en Amérique du Nord et en Europe. Ceci paraît justifié au vu des performances de l'appareil, et est confirmé par la commande de la Pan Am (40 avions commandés ferme plus 120 options).

Le Gouvernement a permis le démarrage de l'opération par l'octroi d'une participation de 48 millions de francs aux investissements, dont 10 millions de francs ont été ouverts dans la deuxième loi de finances rectificative pour 1963.

Plus encore que l'insuffisance des crédits, la principale critique que l'on puisse adresser au projet de budget de 1964 en ce qui concerne les constructions aéronautiques est de n'avoir prévu aucune dotation en faveur de types d'appareils qui commencent à faire leurs preuves et qui, même, dans certains cas avaient déjà bénéficié de l'appui de l'Etat.

Significatif à cet égard est le cas du Super-Broussard auquel avait été attribuée en 1963 une aide qui s'élevait à 10 millions de francs en autorisation de programme. Aucune autorisation nouvelle n'est prévue pour 1964 et l'aide apportée à la société constructrice se limitera seulement à l'ouverture des crédits de paiement (3.800.000 francs) correspondant aux engagements passés. Il conviendrait pourtant de faciliter la mise au point du nouveau moteur Bastan VII qui devra équiper l'appareil.

Aucun crédit n'est prévu non plus pour le Bréguet 941 dont les performances de décollage et d'atterrissage courts, uniques au monde, ont été confirmées encore à l'occasion des dernières grandes manœuvres. Pour 1964, l'essentiel de l'effort du constructeur a été orienté sur un démarrage de la version militaire qui pourrait également recevoir des applications civiles. Il serait souhaitable qu'une aide appropriée vienne faciliter cette conversion donnant ainsi à notre promotion aéronautique un atout essentiel pour l'expansion de ses ventes à l'étranger.

Le cas du Potez 840 aurait également mérité d'être envisagé. Enfin, il convient de souligner l'effort fait par les réalisateurs français du « Jupiter Moynet ». Cet appareil destiné à l'aviation sportive ou d'affaires, avec ses deux moteurs en tandem, témoigne d'un esprit de recherche original et constitue une véritable innovation en ce genre de réalisation.

IV. — L'AIDE À L'AVIATION LEGERE

La récapitulation dans le budget des dépenses qui intéressent l'aviation légère est malaisée. Un grand nombre de dépenses, qu'il s'agisse de la navigation aérienne, de la météorologie, ou même des bases aériennes concernent, en effet, dans une proportion malaisée à chiffrer, cette forme d'aviation. Les subventions figurant aux titres IV et VI du budget constituent, toutefois, les modalités les plus spécifiques de cette aide. Leur montant global demeure, d'ailleurs, assez faible, puisqu'en 1964 il représentera en crédits de paiement 9.742.000 francs se décomposant de la façon suivante :

- 2.082.000 francs de subventions destinées à encourager le développement de l'enseignement aéronautique (chapitre 43-91) ;
- 7.100.000 francs de subventions pour l'acquisition des avions, des planeurs ou des parachutes (chapitre 66-70) ;
- 500.000 francs de subventions aux collectivités locales pour l'aménagement des aérodromes.

Ce chiffre de 9.742.000 francs est à mettre en regard avec le chiffre correspondant de 1963, soit 8.421.000 francs.

En 1963, un effort important avait été fait pour faciliter le renouvellement du parc aérien, trop souvent vétuste. Les subventions pour l'acquisition des avions, des planeurs ou des parachutes étaient passées en autorisations de programme de 2 millions 900.000 francs à 5.900.000 francs. Pour 1964, il nous est proposé le maintien de ce dernier chiffre.

Les relèvements concernent les deux autres catégories de subventions qui, pratiquement, n'avaient pas évolué depuis trois ans.

A. — LE RELÈVEMENT DES SUBVENTIONS RELATIVES À LA FORMATION AÉRONAUTIQUE

Il se décompose de la façon suivante :

1. — Les subventions aux associations pratiquant l'initiation aéronautique (+ 37.500 francs).

Le relèvement des crédits est justifié par :

- la création de sections d'expérimentation des travaux scientifiques expérimentaux du cycle d'observation ;
- la création de sections expérimentales dans le cadre de classes dites « à mi-temps » ;
- la création de sections expérimentales d'initiation technologique.

2. — Les primes en faveur de la formation des jeunes (+ 143.500 francs).

Les crédits ouverts en 1961 et 1962 se sont révélés insuffisants pour payer les primes au vol moteur, vol à voile, au parachutisme aux taux prévus par l'arrêté du 27 septembre 1960 (vol à moteur) et la décision du 27 juin 1961 (vol à voile).

La situation s'aggravera en 1964 du fait de l'augmentation du nombre de bénéficiaires des avantages nouveaux consentis au titre du brevet C de vol à voile, de l'augmentation du nombre des centres où se pratique le parachutisme.

3. — Les subventions aux aéro-clubs pour la répartition du matériel volant (+ 80.000 francs).

Les crédits demandés à ce titre sont utilisés, d'une part, pour régler les revisions générales des planeurs cédés et la participation financière au titre de la première revision générale des avions cédés, d'autre part, pour verser la subvention de 50 francs par planeur cédé.

Là encore, les crédits alloués en 1962 et 1963 se sont révélés insuffisants.

La situation s'aggravera en 1964 en raison de l'effort toujours plus important demandé aux centres interclubs pour la formation des jeunes de moins de vingt et un ans et en raison de la progression constante du chiffre des revisions effectuées.

B. — LE RELÈVEMENT DES SUBVENTIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DES AÉRODROMES

Les crédits ouverts au chapitre 66-71, article unique, sont destinés à subventionner les collectivités publiques, les établissements publics et les 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 du tourisme aérien (application des dispositions du décret n° 57-551 du 29 avril 1957).

Les subventions sont calculées à raison d'un taux moyen de 30 p. 100 du montant des charges d'équipement incombant au créateur de l'aérodrome, et limitées à un plafond, actuellement fixé à 100.000 francs (arrêté ministériel du 22 mai 1962).

Les crédits inscrits à ce chapitre au projet de budget pour l'exercice 1964 s'élèvent à 500.000 francs en autorisation de programme, au lieu de 350.000 francs en 1963 et à 300.000 francs en crédits de paiement, soit le même montant qu'en 1963.

A titre indicatif, les aérodromes énumérés ci-après devraient bénéficier d'une aide de l'Etat au titre du programme 1964 :

- Oyonnax—Arbent (Ain) ;
- Vichy—Charmeil (Allier) ;
- Saint-Girons—Antichan (Ariège) ;
- Castelnaudary—Villeneuve (Aude) ;
- Royan—Médas (Charente-Maritime) ;
- Aubigny-sur-Nère (Cher) ;
- Sarbat—Domme (Dordogne) ;
- Bagnères-de-Luchon (Haute-Garonne) ;
- Lauze—Bascous (Gers) ;
- Dax—Feyresse (Landes) ;
- Le Puy—Loudes (Haute-Loire) ;
- Granville—Bréhat (Manche) ;
- Longuyon—Villette (Meurthe-et-Moselle) ;
- Pontivy—Kernivine (Morbihan) ;
- Nevers—Fourchambault (Nièvre) ;
- l'Aigle—Saint-Michel (Orne) ;
- Bernay—Saint-Martin (Eure) ;
- Saint-Dié—Remomeix (Vosges).

Compte tenu des 351.500 francs restant actuellement disponibles, en autorisations de programme, sur le chapitre en cause, c'est donc un total de 851.000 francs qui pourra être consacré en 1964 à ces opérations.

En ce qui concerne les crédits de paiement, le reliquat disponible, relativement important, puisqu'il se monte à 636.000 francs, s'explique par la longueur des délais nécessaires à l'achèvement des travaux figurant aux programmes en cours d'exécution et pour lesquels des subventions sont néanmoins d'ores et déjà engagées. Ces délais sont effectivement de l'ordre de dix-huit mois à deux ans.

Ce disponible va être ramené sous peu à 558.600 francs, des paiements étant en cours pour des travaux dès maintenant terminés; il sera encore très certainement réduit d'ici à la fin de l'année, d'autres tranches de travaux devant être terminées d'ici là.

Votre rapporteur reprendra à ce propos les observations qu'il avait formulées l'an dernier à propos de l'examen du budget. Un effort plus important doit être fait en faveur de ces aérodromes locaux dont l'installation et l'entretien coûtent particulièrement cher aux collectivités locales ou aux aéro-clubs. Il est regrettable que les subventions accordées par l'Etat soient limitées à 100.000 francs et à 30 p. 100 du montant total des travaux alors que la construction des stades et piscines peut être subventionnée à concurrence de 50 p. 100 sans autre limitation. Les 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.

Malgré ses lacunes, la politique d'aide en faveur de l'aviation légère et sportive a eu dans notre pays le mérite de la continuité. On doit en avoir comme preuve l'importance de notre parc aérien qui, si même il comprend beaucoup d'appareils vétustes, n'en reste pas moins très supérieur à celui de pays voisins comme l'Italie et la Grande-Bretagne.

C. — LE PARC AÉRIEN FRANÇAIS D'AVIONS LÉGERS

Le parc d'avions légers d'après les statistiques établies par le Bureau Véritas comprend en ce qui concerne :

1° Les avions.

Compagnie et sociétés.....	368
Services ministériels.....	113
Constructeurs.....	42
Aéro-clubs « Avions Etat ».....	502
Aéro-clubs « Avions privés ».....	1.996
Particuliers.....	451

C. N. R. A. (Certificat de navigabilité restreinte d'aviation) :

Aéro-clubs.....	345
Particuliers et sociétés.....	233

4.050

2° Les planeurs.

Etat.....	354
Aéro-clubs.....	244
Particuliers et sociétés.....	7
Services ministériels.....	1

C. N. R. A. (Certificat de navigabilité restreinte d'aviation) :

Etat.....	34
Aéro-clubs.....	172
Particuliers.....	1

813

Par comparaison, en Italie, le total des avions d'école et de tourisme est de 898 et le total des planeurs est de 126. En Grande-Bretagne, le nombre d'avions légers est de 892.

Votre rapporteur ne voudrait pas conclure ce rapide examen de l'aide apportée à l'aviation légère sans évoquer l'intérêt présenté par une branche de l'aviation légère appelée à un grand essor, l'aviation d'affaires. Celle-ci ne rencontre malheureusement pas encore dans notre pays toutes les facilités souhaitables. En particulier, la région parisienne, qui pourrait être un de ses foyers de développement, ne dispose pas d'un aérodrome spécialement adapté à ce genre de trafic.

A Orly, l'aviation d'affaires n'est pas acceptée, principalement en raison de l'encombrement de la circulation aérienne dans le voisinage de l'aéroport (en l'air et sur la piste, un petit avion

tient autant de place qu'un grand avion et parfois davantage car, en approche, il vole souvent moins vite) et parce que l'aéroport ne dispose pas « d'installations terminales » susceptibles d'accueillir commodément ces petits avions. Ne sont acceptés que les avions d'affaires qui apportent ou viennent chercher des voyageurs en correspondance avec des lignes régulières.

Au Bourget, les avions d'affaires sont acceptés sans restrictions.

Il n'en reste pas moins qu'il manque, dans la région parisienne, un aérodrome convenablement équipé, qui puisse accueillir facilement les petits avions et qui leur offre toutes les commodités d'entretien, en d'autres termes des stations-services. Depuis longtemps l'aéroport de Paris se propose d'affecter l'aérodrome de Guyancourt à cet usage (Toussus-le-Noble est trop près d'Orly et surtout de Villacoublay pour pouvoir être ouvert à la circulation aux instruments, notamment la nuit). Les projets prévoient la construction d'une piste de 1.200 mètres, équipée d'un radio-alignement de descente permettant d'effectuer non seulement des atterrissages de nuit mais également des atterrissages par visibilité mauvaise sans interférer avec la circulation des grosses machines ni avec celle des avions militaires de Villacoublay. Malheureusement, les différents organismes intéressés ne sont pas encore parvenus à se mettre d'accord.

On peut néanmoins espérer qu'au cours de l'hiver, une dernière confrontation des intérêts en cause permettra de lever cette difficulté et autorisera à entreprendre les travaux considérés comme véritablement indispensables. A noter que Guyancourt, s'il est assez éloigné de Paris, est néanmoins bien desservi par l'autoroute de l'Ouest tout l'extrémité, à Trappes, se trouve très proche de Guyancourt.

V. — LES PROBLEMES DU PERSONNEL NAVIGANT DES COMPAGNIES AERIENNES

Si les problèmes relatifs au personnel navigant des compagnies aériennes appellent un examen particulier de votre rapporteur, c'est que la situation de ce personnel au sein des compagnies aériennes est exceptionnelle. D'une part, sa formation est organisée sous l'égide et avec le concours des pouvoirs publics. La raison en est que cette formation est particulièrement complexe sur le plan théorique et pratique, ne souffre pas d'approximation, et qu'il convenait de décharger les compagnies aériennes d'une tâche à laquelle elle ne sont pas préparées. D'autre part, les conditions de rémunération faites à ces personnels, qui représentent la contrepartie des responsabilités et des risques encourus, sont très sensiblement supérieures à celles des autres catégories de personnel. La question a même pu se poser de savoir si ces rémunérations n'étaient pas sensiblement supérieures à celles pratiquées à l'étranger. Il était important que le point soit fait à cet égard.

A. — La formation du personnel navigant professionnel.

Après avoir connu des fortunes diverses, la formation aéronautique a été fixée dans ses grandes lignes par un arrêté du 13 octobre 1959. L'accès normal à la profession de pilote de ligne est devenu le recrutement sur concours, suivi d'une phase de formation théorique et d'une phase de formation pratique. Il s'agissait donc d'une formation *ab initio*, pour employer une formule consacrée, très différente de l'ancienne formation qui s'adressait surtout à des personnels déjà qualifiés, en particulier à d'anciens militaires de l'armée de l'air.

a) LES MODALITÉS ACTUELLES DE LA FORMATION

Le concours qui ouvre l'accès à la phase de formation théorique comporte des épreuves écrites et orales du niveau terminal de la classe de mathématiques supérieures, de tests psychotechniques et une sélection en vol destinée à déceler l'aptitude au pilotage, aucune connaissance aéronautique préalable n'étant exigée des candidats.

A titre indicatif, en 1962, 31 élèves ont été finalement retenus après les éliminations successives auxquelles avaient été soumis 373 candidats.

La formation pratique commence par une phase de seize mois au cours de laquelle l'élève reçoit, à l'école nationale de l'aviation civile, l'enseignement préparatoire à l'obtention de la partie théorique des titres exigés dans la profession : certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet et de la licence de pilote de ligne, qualification générale de radiotéléphonie.

L'enseignement théorique terminé après succès à ces épreuves, l'instruction pratique est donnée au cours d'une seconde phase, d'une durée de vingt et un mois, au centre-école du S. F. A. T. A. T., à Saint-Yan. Les élèves y reçoivent une préparation

en vol qui aboutit à l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel assortie de la qualification de vol aux instruments.

La formation de base, qui comporte donc l'enseignement théorique complet et l'instruction pratique définie ci-dessus est alors terminée.

Il reste à achever la formation définitive par une phase d'application, d'une durée d'un an environ, en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne. Ce sera le fait d'une formation terminale, actuellement confiée à l'école d'Air France au Bourget, et terminée par le passage des épreuves pratiques du brevet de pilote de ligne.

Durant leur période de formation de base, les élèves perçoivent une aide de l'Etat, du montant du salaire minimum interprofessionnel garanti.

L'essentiel du coût de la formation de base réside dans les dépenses occasionnées par l'instruction en vol.

Celle-ci comporte, après exécution éliminatoire des tests d'aptitude par tous les candidats inscrits au concours, la progression suivante : pilotage élémentaire, perfectionnement, vol, navigation, passage sur un avion moderne, vol sans visibilité, passage sur un avion bimoteur, utilisation des aides radio-électriques à la navigation, à la circulation aérienne et à l'atterrissage par mauvaise visibilité, transition en vue de l'application sur avion de ligne, classique ou à réaction.

Sur ce programme, le coût de la formation de base d'un élève pilote de ligne s'établirait à environ 116.000 F.

Les crédits correspondant à cette formation sont inscrits en particulier au chapitre 34-81 du budget du secrétariat général. Pour 1963, ils s'élevaient à 14.195.746 F se décomposant de la façon suivante : 2.394.300 F pour la formation pratique de base et 11.801.446 F pour le remboursement à Air France des frais de formation à l'école du Bourget.

Un effort très sévère d'économie est prévu pour 1964 puisque, au titre des mesures nouvelles, il nous est proposé un abattement par rapport à l'année précédente de 5.650.000 F, abattement qui porte sur le remboursement effectué à Air France.

b) LES ÉCONOMIES PRÉVUES POUR 1964

Si les crédits relatifs au remboursement des frais de formation des pilotes de ligne, ouverts au chapitre 34-81 dans le projet de loi de finances pour 1964, sont en diminution de presque de moitié par rapport au budget précédent, ils ne se réduisent, d'une année à l'autre, en termes réels, que du quart. Le deuxième collectif de l'année 1963 a, en effet, abattu de 2.500.000 F le crédit global de 14.195.746 F accordé par la première loi de finances pour 1963, le ramenant ainsi à 11.695.746 F, qui sont à comparer aux 8.545.746 F inscrits dans le projet de budget pour 1964.

Il était apparu, en effet, dès le début de 1963, à la lumière des résultats économiques et financiers de l'industrie du transport aérien en général et, plus particulièrement, de ceux de la Compagnie nationale Air France, pour l'année 1962, que les programmes de formation de pilotes de ligne, envisagés lors de la préparation du budget de 1963 et, par conséquent, avant que soient connus les résultats de la saison d'été 1962, devaient être ralentis parallèlement à la réduction opérée sur les commandes de matériel volant. L'abattement de 2.500.000 F, qui en résultait, concernait seulement les crédits de l'article premier du chapitre qui sont destinés au remboursement des frais de formation à l'école du Bourget gérée par Air France ; les crédits de l'article 2 qui financent la formation pratique de base, assurée par le S. F. A. T. A. T. n'étaient pas touchés par cette mesure.

La diminution du crédit retenue dans le projet de budget pour 1964 entraînera un nouvel effort de ralentissement des stages de formation actuellement en cours. Il ne semble pas toutefois que l'on puisse craindre, dans l'état présent des études prévisionnelles menées à ce sujet, une insuffisance quelconque de cette catégorie de personnel pour l'aviation marchande française.

Les nouveaux pilotes mis à la disposition de l'aviation marchande française qui étaient au nombre de 48 en 1962, se chiffrent à 34 au 1^{er} octobre 1963.

Les stagiaires pilotes de ligne en cours de formation ralentie à l'école du Bourget, sont au nombre de 110 environ et il n'est pas prévu d'ouvrir en 1964 de stage de transformation pour personnel disposant déjà d'une formation aéronautique.

Quant aux élèves pilotes qui effectuent actuellement leur formation pratique de base, ils sont au nombre de 90. Ce chiffre s'augmentera des élèves qui seront reçus au concours de juin prochain.

Les conditions dans lesquelles est assurée la formation du personnel aéronautique paraissent dans l'ensemble satisfaisantes. Il est toutefois encore trop tôt pour juger des résultats de la formation « ab initio », puisque ce régime ne fonctionne guère que depuis 1960. On peut seulement regretter l'absence d'un plan véritable à longue échéance pour le recrutement du personnel navigant. Le IV^e plan avait prévu des promotions de 60 à 100 pilotes. Dès 1963, c'est moins de quarante élèves qui auront été définitivement formés. De tels aléas dans les prévisions sont préjudiciables à la bonne utilisation des installations prévues à l'école nationale de l'aviation civile et au centre de Saint-Yan.

Le deuxième problème qui concerne le personnel navigant est celui des rémunérations. Votre rapporteur a estimé souhaitable de présenter cette année un document permettant de faire le point de la situation de ce personnel.

B. — La rémunération du personnel navigant professionnel.

Les tableaux ci-dessous donnent le niveau des rémunérations mensuelles, en francs, en janvier 1963, du personnel navigant de la compagnie nationale Air France (1) et de quelques grandes compagnies étrangères.

La rémunération mensuelle du personnel navigant de la compagnie nationale comprend :

- un traitement fixe ;
- des primes de vol ;
- une prime de productivité ;
- une prime de fin d'année.

Cette rémunération s'entend d'autre part pour un régime de travail fixé à 85 heures par mois sur appareils classiques, à 60 heures sur Caravelle et à 70 heures sur Boeing.

Les salaires payés par Air France, s'ils sont nettement inférieurs à ceux versés par la T. W. A. et la P. A. A. sont supérieurs à ceux qu'allouent la plupart des compagnies européennes. Il faut noter, cependant, que les rémunérations du personnel navigant de la D. L. H. et d'Alitalia seront vraisemblablement augmentées prochainement de façon très sensible. En outre, il faut observer d'une part, que le nombre d'heures de vol effectués par le personnel de certaines compagnies étrangères K. L. M. et B. O. A. C., par exemple, atteint, généralement, à peine les deux tiers des heures de vol effectuées par le personnel de la compagnie nationale, d'autre part, que le personnel de certaines de ces compagnies K. L. M., S. A. S. par exemple, reçoit une rémunération forfaitaire quel que soit le nombre d'heures de vol qu'il effectue.

Le personnel navigant, technique et commercial, de la compagnie nationale et des compagnies privées bénéficient pour le calcul du revenu imposable au titre de la surtaxe progressive d'un abattement supplémentaire de 30 p. 100.

1. COMMANDANT DE BORD

a) Maximum (quadriréacteurs) (commandant de bord qui a atteint le maximum d'ancienneté).

A. F.	10.101	S. A. B. E. N. A.	8.696
K. I. M.	6.213	D. L. H.	6.589
A. L. Italia.	7.101	T. W. A.	13.274
B. O. A. C.	5.755	P. A. A.	13.274

b) Moyen (après sept ans d'ancienneté environ comme pilote). Caravelle ou appareil analogue.

A. F.	6.600	S. A. B. E. N. A.	4.550
K. I. M.	3.630	D. L. H.	4.950
A. L. Italia.	4.270	T. W. A.	11.400
B. O. A. C.	4.730	P. A. A.	11.000

2. PILOTE

a) Maximum.

Le traitement mensuel maximum d'un pilote est très sensiblement le même que celui d'un commandant de bord débutant sur Caravelle. Après environ sept ans d'ancienneté comme pilote, le navigant est qualifié commandant de bord — Caravelle.

(1) Les salaires versés par l'U. A. T. à son personnel navigant sont très sensiblement équivalents à ceux versés par la compagnie nationale.

b) Minimum (débutant).

A. F.	4.342	S. A. B. E. N. A.	3.000
K. I. M.	2.555	D. L. H.	2.800
A. L. Italia	3.000	T. W. A.	5.800
B. O. A. C.	2.700	P. A. A.	6.200

3. MÉCANICIEN

a) Maximum.

A. F.	6.417	S. A. B. E. N. A.	5.400
K. I. M.	3.030	D. L. H.	3.700
A. L. Italia	4.000	T. W. A.	7.650
B. O. A. C.	2.600	P. A. A.	7.500

b) Minimum.

A. F.	3.712	S. A. B. E. N. A.	2.700
K. I. M.	2.725	D. L. H.	2.800
A. L. Italia	2.200	T. W. A.	5.200
B. O. A. C.	1.550	P. A. A.	6.600

4. PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL

a) Maximum.

A. F.	2.500	S. A. B. E. N. A.	1.350
K. I. M.	1.416	D. L. H.	1.814
A. L. Italia	1.580	T. W. A.	2.680
B. O. A. C.	1.100	P. A. A.	2.680

b) Minimum.

A. F.	1.275	S. A. B. E. N. A.	1.300
K. I. M.	814	D. L. H.	1.160
A. L. Italia	1.156	T. W. A.	2.140
B. O. A. C.	670	P. A. A.	2.150

Dans l'ensemble, le personnel navigant français a une situation privilégiée, sensiblement supérieure à celle de ces homologues européens. Les chiffres qui viennent d'être cités sont relatifs aux rémunérations du personnel navigant, en janvier 1963. Depuis lors, ce personnel a bénéficié des augmentations de salaires de caractère général intervenues dans le courant de 1963, de l'ordre de 3 p. 100. Il n'a, par contre, pas bénéficié des mesures de « rattrapage » intervenues en avril et octobre 1963, compte tenu des augmentations qu'il avait antérieurement obtenues.

Sans porter de jugement sur l'opportunité de ces rémunérations, qu'il soit permis d'observer :

— que leur accroissement trop sensible risque de placer dans une situation défavorable les compagnies aériennes françaises vis-à-vis de leurs concurrentes européennes ;

— que les litiges susceptibles de survenir à propos des rémunérations entre le personnel navigant et les compagnies devraient donner obligatoirement lieu à la mise en œuvre d'une procédure de conciliation qui éviterait que se répètent des incidents préjudiciables en définitive à l'essor de notre transport aérien.

VI. — LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

Les données statistiques relatives au transport aérien ont fait nettement ressortir la récente et brutale diminution, en 1962, pour Air France — comme pour les autres compagnies françaises — du taux d'accroissement du trafic aérien. Par rapport à l'année précédente, ce taux est passé de 15,4 p. 100 en 1960, à 17,3 p. 100 en 1961 et à 4,2 p. 100 en 1962. Les résultats du premier semestre 1963 ont même accusé une diminution par rapport à ceux du premier semestre 1962, soit — 2,9 p. 100.

Une telle évolution s'est traduite par une détérioration sensible des résultats financiers d'Air France. Elle a eu pour conséquence un relèvement du montant de la participation de l'Etat au déficit des lignes internationales et a posé le problème de la définition d'un nouveau contrat entre les pouvoirs publics et la compagnie nationale. Elle a entraîné, enfin, une révision en baisse sensible du programme d'équipement.

A. — LA DÉTÉRIORATION DES RÉSULTATS FINANCIERS

Le chiffre d'affaires d'Air France s'est élevé à 1.577 millions de francs en 1962 soit une progression de l'ordre de 6 p. 100, par rapport au chiffre d'affaires de 1961.

Le déficit s'est accru sensiblement entre les deux années, puisqu'il passe de 53 millions de francs en 1961 à 113 millions de francs en 1962.

Pour 1963, d'après les dernières prévisions officielles de la compagnie le chiffre d'affaires devrait être de l'ordre de 1.670 millions de francs, soit également une progression de 6 p. 100 par rapport au chiffre de l'année précédente et le déficit devrait être voisin de 100 millions de francs.

L'amélioration relative des résultats financiers par rapport à 1962 ne pourra être confirmée qu'au cours des prochains mois au vu des résultats de trafic et aussi des actions entreprises par la compagnie pour réduire ses dépenses.

Des économies de moyens ont été ainsi recherchées dans tous les secteurs où il était possible d'en faire, sans nuire à la compétitivité de la compagnie. Les effectifs du personnel qui du 1^{er} janvier 1959 au 1^{er} janvier 1963, en quatre ans, étaient passés de 20.040 agents à 25.185 agents, ont été notamment réduits. Au 1^{er} août 1963, ils étaient inférieurs de 300 unités au niveau qu'ils avaient atteint l'année dernière à la même date.

Un premier projet relatif aux prévisions de 1964 a été élaboré et traduit une stabilité du chiffre d'affaires global de la compagnie par rapport à 1963.

Cette stabilité est la résultante de deux effets de sens contraire :

— l'effritement du trafic attendu sur les relations avec l'Algérie et l'Afrique, conséquence d'une part, de l'évolution vers l'égalité de l'offre entre Air France et les compagnies algérienne, africaine et malgache, alors que le trafic global sur ces relations tend lui-même à baisser tout au moins à court terme, d'autre part, du rétrécissement des zones d'activité dévolues à Air France en Afrique, du fait du partage des droits aériens entre Air France et U. T. A. ;

— une hausse modérée du trafic sur les autres secteurs, qui tient compte de la situation actuelle du transport aérien mondial.

Quant au solde du compte d'exploitation il n'est pas possible d'espérer qu'il puisse descendre au-dessous des 100 millions de francs.

La contribution financière de l'Etat, pour sa part, ne pouvait que croître en proportion du déficit d'Air France. On doit toutefois regretter que ses modalités de calcul, fixées à une époque déjà lointaine (1958) viennent seulement de faire l'objet d'une révision tenant mieux compte des impératifs de gestion et des servitudes qui s'imposent à la Compagnie.

B. — LA NOUVELLE CONVENTION FINANCIÈRE AVEC L'ÉTAT

L'ancien contrat conclu en 1956 était valable pour trois années. Il posait le principe d'une contribution financière de l'Etat égale à 90 p. 100 du déficit des lignes internationales. L'application de ce contrat fut prorogée en 1960 et 1961, sous réserve d'une modification ayant pour objet de tenir compte, dans le calcul de la contribution, des excédents réalisés sur les lignes hors contrat.

Appliquées aux résultats de l'année 1961, ces modalités de calcul ont abouti à fixer à 52.638.000 francs le montant de la contribution financière nette de l'Etat.

Pour l'année 1962, toutefois, il n'a pas paru souhaitable de s'en tenir aux errements anciens.

L'inconvénient de la méthode retenue était en effet de fixer après coup le montant de la contribution versée à la Compagnie. La détermination à l'avance et si possible pour une longue période de la contribution aurait été de nature à restituer à la Compagnie une responsabilité de gestion plus grande et à faciliter les efforts qu'elle déploie pour surmonter la stagnation actuelle du transport aérien et défendre ses positions domestiques ou internationales contre une concurrence toujours plus vive des compagnies étrangères et des compagnies privées françaises.

C'est de cette préoccupation que s'inspire le nouveau projet de convention entre Air France et l'Etat.

Le principe de base retenu est celui d'un plafonnement de l'aide de l'Etat. Le nouveau contrat est applicable pour des périodes successives de trois ans et les plafonds annuels de la subvention de l'Etat sont fixés au début de chaque période. Pour la période 1962-1964, la contribution de l'Etat représente 85 p. 100 du déficit des lignes contractuelles dans la limite d'un plafond de 110 millions de francs en 1962, 80 millions de francs en 1963 et 70 millions de francs en 1964. Il reste entendu que le montant de ces déficits devrait être normalement actualisé selon l'évolution des éléments économiques ou autres, tels que salaires, charges et tarifs.

L'adoption de cette méthode forfaitaire du calcul de la contribution de l'Etat sera, semble-t-il, de nature à conduire les diri-

geants d'Air France à définir un plan de développement de l'activité de la compagnie sur plusieurs années, de manière à respecter les objectifs fixés. De ce fait, elle ne peut recueillir qu'un préjugé favorable. Mais cette méthode implique que, pour la fixation des plafonds, les prévisions à moyen terme de la compagnie fassent au préalable l'objet d'un examen contradictoire et approfondi avec les services de tutelle. Il est nécessaire également que les imprévus de la gestion ne remettent pas en cause les prévisions anciennes élaborées et ne donnent lieu qu'en des cas exceptionnels à la modification des dispositions contractuelles et des plafonds de subvention arrêtés. A défaut d'une certaine rigueur dans la définition des hypothèses et d'un strict respect des clauses contractuelles, on retomberait en effet dans les errements actuels.

C. — LA DIMINUTION DES PROGRAMMES D'ÉQUIPEMENT

Le programme d'investissements d'Air France pour 1962, mis définitivement au point au cours de la réunion tenue le 9 avril dernier par le comité spécialisé n° 8 du conseil de direction du F. D. E. S. comprend en paiement un montant global de 390,1 millions de francs dont 296 millions au titre du matériel volant presque entièrement consacrés au paiement des appareils commandés avant 1962 (287 millions). Le programme de commande de 1962 a été limité à deux appareils Boeing (au lieu de trois Boeing et d'une Caravelle prévus en septembre 1962).

Le programme d'investissements de 1963 examiné par le comité n° 8 en septembre dernier ne comprend aucune commande d'appareil (Air France renonce à la commande du Boeing précédemment prévue). Les paiements s'élèvent pour l'année considérée à 312,9 millions de francs.

Enfin pour 1964 le programme d'investissement actuellement envisagé est également modeste en ce qui concerne le matériel volant, puisqu'il comporte la commande d'un seul appareil de transport de passagers ou d'un appareil cargo; la commande d'une Caravelle est également envisagée mais une décision définitive n'interviendra qu'en 1964.

Il faut noter que la réduction des programmes de commande de matériel volant, n'est pas due seulement à l'évolution du trafic attendu, mais également aux efforts de la compagnie pour améliorer la productivité de ses appareils à réaction, ce qui conduit à réduire le nombre des appareils indispensables.

Le tableau suivant récapitule l'évolution des dépenses d'investissement et des moyens de financement de 1962 à 1963 en indiquant les prévisions formulées pour 1964 :

Dépenses d'investissement d'Air France et leur financement.

DESIGNATION	1962	1963	1964 (Prévisions.)
En millions de francs.)			
<i>Dépenses.</i>			
Matériel volant.....	296	210	70,6
siège social.....	23,1	20	9,1
Autres investissements au sol.....	43,6	58,5	32,7
Participations	23,1	20	9,7
Intérêts intercalaires.....	4	4	5
Totaux	390,1	312,9	127,1
<i>Financement.</i>			
Ressources propres.....	95,6	47,9	75,4
Emprunts en France:			
Institutions spécialisées.....	36	»	»
F. D. E. S.	190	40	»
Caisse des dépôts.....	»	100	20
Moyen terme.....	68,5	125	31,7
Totaux	390,1	312,9	127,1

Avant de conclure cet examen de la situation financière d'Air France, votre rapporteur donnera quelques indications sur l'évolution en 1962, dernière année pour laquelle on dispose de renseignements comptables définitifs, de la situation des filiales d'Air France. Il fera le point également de la flotte de la compagnie nationale.

D. — LES COMPAGNIES ASSOCIÉES

Le tableau suivant indique, pour chacune des principales sociétés filiales d'Air France, le montant du capital social, la part d'Air France dans ce capital, l'état de la flotte et le chiffre d'affaires en 1962 :

COMPAGNIES	CAPITAL	PART D'AIR FRANCE		FLOTTE	CHIFFRE d'affaires en 1962.
		En pourcentage	En francs		
Tunis Air	900.000 dinars.	49	5.027.000	2 DC3, 1 DC4, 1 Caravelle + un en commande.....	20.506.932
Air Algérie	25.000.000 de francs.	47,7	4.425.000	3 DC3, 10 DC4, 1 Caravelle.....	95.326.434
Royal Air Maroc	21.000.000 de dirhams.	21,05	4.332.000	2 DC3, 3 L719, 3 Caravelle	15.872.451
Air Madagascar	600.000.000 de francs C.F.A.	38,26	3.520.000	5 DH Dragon, 7 DC3, 2 DC4	21.121.504
Air Viet-Nam.....	48.000.000 de piastres.	20,5	1.000.000	1 Cessna, 5 DC3, 2 DC6, 1 DC4 loué	20.069.090
Royal Air Cambodge	2.000.000 de riel.	24	48.000	1 DC 3, 1 DC4	»
Air Inter	7.500.000 F.	24,95	1.875.000	5 Viscount + appareils loués	20.332.216
Air Naudé	800.000 F.	75	600.000	2 Boeing stratol., 3 Viking, 2 DC6 (dont un loué) ..	13.629.515
Air Transport	3.500.000 F.	3,5	125.000	3 Bristol 170 mark 32	617.712

Dans l'ensemble, ces participations d'Air France demeurent modestes et le chiffre d'affaires des compagnies intéressées ne saurait être comparé à celui de la compagnie nationale.

La prise de participations a été, pour Air France, le moyen de maintenir des liens avec des pays auparavant placés sous l'influence politique française. Elle s'est traduite par une assistance technique et commerciale réciproque variable selon les cas, mais souvent importante. Il ne faut pas y voir toutefois une source de profits financiers pour la compagnie nationale. Les besoins d'équipement des sociétés filiales sont en effet tels qu'elles ont été obligées de recourir à des augmentations de capital ou à des avances qui ont pesé sur la trésorerie d'Air France.

Tunis Air, qui a enregistré un bénéfice analogue à celui de 1961 et des résultats encourageants après une année entière d'exploitation en Caravelle, étape importante dans la vie de la société, favorisée de plus par une conjoncture politique redevenue normale, a continué de rechercher de nouvelles sources de trafic dans le tourisme en provenance de pays européens. D'études conduites par ses services a été dégagée la conclusion qu'une deuxième Caravelle serait prochainement nécessaire pour faire face à l'augmentation du trafic de la société.

Air Algérie : malgré la nécessaire adaptation de son activité à l'évolution des événements politiques, Air Algérie, au capital de laquelle Air France participe depuis février 1962, a connu également un résultat bénéficiaire en 1962. Des négociations ont

été menées entre les gouvernements français et algérien qui ont abouti en 1963 à l'attribution à l'Etat algérien de 51 p. 100 des actions de la société.

Royal Air Maroc a réalisé de substantielles économies dans l'aménagement de ses dessertes intérieures, tout en commençant à recueillir sur les liaisons internationales le fruit de ses campagnes de promotion vers des pays comme l'Allemagne ou la Suisse. Ces résultats ont amené la société à passer commande d'une troisième Caravelle.

Parmi les compagnies d'Extrême-Orient, Air Vietnam pressée à la fois par la concurrence aérienne qui se développe dans ce secteur et par un fort accroissement de la demande, a procédé à l'achat de deux DC. 6 en remplacement des Viscount dont les rayons d'action ne permettaient pas la desserte directe de Hong-Kong. Quatre Cessna sont venus renforcer les moyens d'exploitation des lignes intérieures. De l'ensemble de ces mesures est résulté un important accroissement du trafic.

Royal Air Cambodge, de son côté, a acheté à Air France un DC. 4 qu'elle a mis en service depuis la fin du mois d'août 1962 et qui lui a permis l'ouverture d'une ligne vers le Laos pour remédier à la suppression de la liaison laotienne entre les capitales du Cambodge et du Laos.

La situation d'Air Laos reste toujours transitoire : malgré la levée de l'interdiction d'exploitation intervenue à la fin de l'année, la place prise dans le transport aérien du Laos par la nouvelle Société Royal Air Laos ne lui a pas permis de reprendre son activité.

Les bruits d'une fusion éventuelle des deux compagnies n'ont pas reçu jusqu'à présent de confirmation.

En fournissant à Air Afrique les moyens en personnel et en matériel indispensables, la société pour le développement du transport aérien en Afrique (Sodetraf) a contribué pour une large part à l'activité croissante de la compagnie africaine. Toutefois, à la suite de la décision ministérielle du 23 février 1963, relative à la coordination des entreprises de transport aérien en Afrique, des dispositions ont été étudiées pour que la participation d'Air France au capital de la société soit reprise pour moitié par le groupe U. A. T. - T. A. I. et, pour l'autre moitié, par la caisse des dépôts et consignations, afin de tenir compte du nouveau rapport des capacités à offrir par les compagnies françaises sur l'Afrique noire.

C'est également en application de cette décision des pouvoirs publics qu'ont été préparées les mesures qui doivent transférer à Air France la part, jusque là réservée directement ou indirectement au groupe U. A. T. - T. A. I., du capital de Madair. Cette compagnie, qui a en cours d'année abandonné cette raison sociale pour celle d'Air Madagascar, a décidé, dans la flotte desservant ses lignes intérieures, de remplacer les D. H. Dragon par trois Beechcraft. La première année d'exploitation de l'ensemble de ces dernières lignes se solde par un bénéfice intéressant pour la société qui a entamé, par ailleurs, des négociations avec les compagnies françaises afin que soient fixées les étapes qui marqueront la participation de la compagnie malgache à l'acheminement des trafics entre Madagascar et la France à partir de 1963.

Air Inter a renforcé la flotte de cinq Vickers Viscount, qu'elle a mise en service à partir d'avril 1962, par deux nouveaux appareils de ce type acquis auprès d'Air France. Cet accroissement lui a permis d'inaugurer de nouveaux services et d'augmenter le nombre de ses fréquences. La société a, par ailleurs, développé de manière importante son organisation commerciale. Grâce à l'aide des collectivités locales à laquelle doit s'ajouter une contribution financière de l'Etat, l'exercice 1962 tend vers l'équilibre.

Grâce à la location à Air France d'un DC. 6, Airnautic a pris pied de façon positive sur le marché des voyages à forfait et a poursuivi l'exploitation de ses transports de fret habituels.

La situation d'Air Liban, qui s'était traduite pour 1961 et 1962 par des déficits préoccupants, et celle faite au transport aérien libanais ont conduit, sous l'égide des pouvoirs publics, à préparer en 1962 la réunion, dans un même ensemble et dans une même gestion, d'Air Liban et des Middle East Airlines. Cette opération a été réalisée en 1963 et, après achat par M. E. A. des actions d'Air Liban (au préalable rachetées en leur totalité par Air France), Air France a pris, conformément aux directives des autorités de tutelle, une participation dans le capital des M. E. A. dont le nom devient celui de Middle East-Air Liban. Middle East-Liban a par ailleurs procédé à l'achat de deux Caravelle.

Cette opération s'est traduite semble-t-il, par des charges importantes pour Air France. A son actif, toutefois, il convient de mettre la fin des lourdes pertes qu'entraînait pour Air

France le fonctionnement d'Air Liban et l'assainissement de la situation du transport aérien au Liban qui doit permettre une meilleure rentabilité.

Dans le domaine non aéronautique, les Relais aériens ont développé leur implantation en lançant les premiers travaux de l'hôtel de la Réunion. L'activité de la société, que la célébration des fêtes de l'indépendance dans de nombreuses capitales africaines avait fortement stimulée en 1961, s'est ajustée à un niveau d'exploitation plus normal dont les résultats demeurent bons.

La société internationale de télécommunications aéronautiques (S. I. T. A.), qui a vu s'accroître le nombre de ses membres par l'adhésion de jeunes compagnies aériennes africaines et indonésiennes s'attache à la réalisation de nouveaux circuits télétypes et radiotélétypes, notamment en Europe et dans le Moyen-Orient.

E. — LA SITUATION DU PARC AÉRIEN

La flotte d'Air France comprend actuellement :

- 22 Boeing 707/3283 « Intercontinental » dont 4 livrés au titre du programme d'investissement pour 1963 ;
- 40 Caravelle SE. 210 dont une louée à la Sabena à compter du 1^{er} avril 1963 ;
- 9 Lockheed L. 1649 Super Starliner dont 3 hors-exploitation ;
- 21 Lockheed L. 1049 G. Super Constellation dont 9 hors exploitation et 4 transformés en cargos ;
- 4 Lockheed L. 749 Constellation tous hors exploitation ;
- 12 Breguet BR. 763 Provence dont 3 hors exploitation ;
- 1 Douglas DC. 6 mis à la disposition d'Air Nautic à compter du 3 avril 1962 ;
- 26 Douglas DC. 4 dont 15 loués à diverses compagnies (en particulier à Air Afrique) + 2 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;
- 14 Douglas DC. 3 dont 2 loués à diverses compagnies + 15 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;
- 16. T. 6 tous hors exploitation.

Avant de conclure, votre rapporteur estime nécessaire d'évoquer brièvement le net accroissement du trafic du réseau postal métropolitain. Ce réseau, exploité par Air France, pour le compte de l'administration des P. et T., comprend actuellement des lignes sur lesquelles 14.706 tonnes de courrier ont été transportées en 1962, soit une augmentation de 17 p. 100 par rapport à l'année précédente. 1963 marquera encore un très net progrès de ce service.

Ainsi se résume pour l'essentiel la situation de la compagnie Air France à la fin de l'année 1963.

Au milieu des difficultés générales actuelles du transport aérien, aggravées en ce qui la concerne par l'évolution du secteur français ou anciennement tel, la compagnie nationale affirme la solidité foncière d'une entreprise qui demeure l'une des toutes premières sur le plan international.

Air France doit s'adapter à l'extrême sensibilité du transport aérien, aux aléas de la conjoncture économique ou politique, face à une concurrence excessive, au regard de la demande du marché actuel.

La solidité de sa structure, la valeur de ses responsables, de son personnel, l'importance des équipements constitués depuis de longues années déjà, sont le gage que les adaptations nécessaires s'opéreront grâce à une gestion stricte et vigilante et sans que soit bouleversé le fonctionnement d'une entreprise directement associée à la vie économique du pays.

VII. — LA COMPAGNIE AIR INTER

Après avoir connu des débuts difficiles la Compagnie Air Inter entrera en 1964 dans sa quatrième année de fonctionnement véritable. La création d'un réseau de desserte aérienne intérieure se sera révélée valable, même si les résultats financiers accusent encore un déficit relativement important.

I. — En 1962, Air Inter a mis en service, à partir du 1^{er} avril, une flotte de 5 Viscount V. 708 qui sont venus s'ajouter à 2 Viking de la société Air Nautic. Cette année-là 184.915 passagers et 758 tonnes de fret ont été transportés. Le coefficient

de remplissage s'est établi pour l'ensemble des appareils exploités à 55,69 p. 100.

Quant aux résultats financiers ils se sont soldés par un déficit d'exploitation de 4.487.897 francs dont 821.700 francs au titre de la participation d'Air Inter aux résultats du pool d'exploitation Air France-Air Inter sur la liaison Paris-Nice. Compte tenu de la subvention de 2 millions de francs accordée par l'Etat pour l'exploitation des lignes jugées nécessaires à la décentralisation, ce déficit représentant 15 p. 100 du chiffre d'affaires a été couvert de la façon suivante :

- 60 p. 100 par les collectivités locales ;
- 35 p. 100 par l'Etat ;
- 5 p. 100 par Air Inter.

II. — L'année 1963 sera pour Air Inter une année d'expansion rapide et marquera, sans doute, un nouveau progrès dans l'amélioration de l'équilibre financier de l'exploitation.

Pour les huit premiers mois de 1963, le trafic a été de 213.726 passagers et 498 tonnes de fret ce qui permet d'escompter un trafic d'environ 300.000 passagers et 600 tonnes de fret pour l'ensemble de l'année, le coefficient de remplissage devant s'établir aux alentours de 58 p. 100.

La flotte d'Air Inter se compose, en 1963, de 6 Viscount lui appartenant, de 2 Viking appartenant à Air Nautic et d'un DC 6 appartenant à la T. A. I.

Le déficit de l'exploitation 1963 devrait être de l'ordre de 5 millions de francs, compte tenu de la participation d'Air Inter aux résultats du pool Air France-Air Inter sur la ligne Paris-Nice. Le mode de couverture de ce déficit sera voisin de ce qu'il a été en 1962 quant aux participations respectives de l'Etat, des collectivités locales et d'Air Inter, étant entendu que sur les lignes subventionnées par l'Etat le déficit d'exploitation sera partagé à raison de :

- 47,5 p. 100 pour l'Etat ;
- 47,5 p. 100 pour les collectivités locales, et
- 5 p. 100 pour Air Inter.

III. — Les perspectives de trafic, ainsi que les prévisions financières pour l'exercice 1964 sont largement fonction des décisions qui seront prises quant à l'équipement d'Air Inter.

Quelle que soit cependant la formule choisie pour augmenter le potentiel de la société, il semble probable que le trafic se situera au moins entre 350.000 et 400.000 passagers.

Dans l'hypothèse où les 2 Viking actuellement exploités seraient remplacés par 4 Nord-262, le déficit peut, très approximativement, être évalué ainsi :

- 3.500.000 francs sur le réseau Viscount ;
- 2.500.000 francs sur le réseau Nord-262,

la participation de l'Etat devant se situer aux environs de trois millions de francs.

Malgré l'apparition, vers mai 1964, de 4 Nord-262 sur le réseau intérieur, il est nécessaire d'accroître le parc de la société et des décisions, sur ce point, sont à prendre d'urgence si on veut qu'elles portent effet au printemps prochain.

Il est, en effet, nécessaire de remplacer les 2 Viking d'Air Nautic en service sur les lignes d'Air Inter et de faire face au développement prévu du trafic.

A cet égard, Air Inter entend éviter les solutions de prestige onéreuses et préfère compléter une flotte de transition valable pendant encore quatre ans pour attendre l'apparition sur le marché de l'appareil moderne adapté à ses besoins : appareil à réaction de 60 sièges, d'une vitesse de 800 km/h.

L'expérience d'Air Inter est maintenant assez longue pour que l'on puisse en dégager les premières conclusions. Elle a confirmé la nécessité de concilier la fréquence des services, la souplesse de l'exploitation, la rentabilité des appareils. En effet, pour donner

au transport aérien intérieur son sens et sa véritable dimension, il faut multiplier les dessertes, les réaliser avec les appareils de 50 à 60 places qui seuls sont rentables et faciliter l'utilisation des services, en réduisant au maximum les formalités d'accès aux appareils.

Ce qui est souhaitable pour le transport aérien en général est indispensable pour le transport métropolitain. Les efforts d'Air Inter devront se poursuivre en ce sens.

Enfin, devra être résolu le problème de la liaison aérienne directe avec les pays étrangers limitrophes des grandes villes de province. Celle-ci pour l'instant n'est pas assurée. Il y a là un incontestable facteur de retard pour l'expansion de nos économies régionales, à l'heure du Marché commun et du rapide développement des échanges internationaux.

VIII. — LA COMPAGNIE U. T. A.

Les compagnies T. A. I. et U. A. T. ont fusionné depuis le 1^{er} octobre, sous la raison sociale d'« Union de transports aériens » (U. T. A.).

Cette fusion opérée par voie d'absorption de l'U. A. T. par la T. A. I., constitue l'aboutissement d'opérations financières menées en 1962 qui s'analysent en une prise de contrôle de la T. A. I. par le groupe de la Compagnie maritime des chargeurs réunis par apport de la participation majoritaire que ce dernier détenait dans le capital de l'U. A. T.

La nouvelle compagnie aérienne française se place au deuxième rang après la compagnie nationale Air France et au vingt-deuxième rang des transporteurs aériens mondiaux, se comparant en ordre de grandeur à Japan Airlines ou à Sabena. Elle assurera un trafic important entre la France métropolitaine et l'Afrique Noire, notamment vers la Mauritanie, le Mali, la Haute-Volta, la Côte-d'Ivoire, la Guinée, le Togo, le Dahomey, le Tchad, le Centre Afrique, le Cameroun, le Congo (avec Brazzaville), le Gabon, plus les lignes internationales vers la Rhodésie et l'Afrique du Sud, sans omettre celles dirigées vers l'ex-Indochine, le Pacifique et Tahiti.

D'autre part, suivant l'accord de coordination du transport français, U. T. A. apportera son assistance technique à la compagnie Air Afrique.

L'effectif de la nouvelle compagnie U. T. A. s'élèvera au total à 5.300 personnes environ.

L'U. T. A. disposera de :

- 6 Jets Douglas DC 8 ;
- 2 Douglas DC 7 ;
- 13 long-courriers DC 6 ;
- 6 DC 4 (dont quatre en Afrique et deux dans le Pacifique) ;
- 2 Héron de Hallivand ;
- 1 hydravion Bermuda (dans le Pacifique).

IX. — L'AEROPORT DE PARIS

Les difficultés financières que traversent les grandes compagnies aériennes résultent de la mise en service à une cadence trop rapide des flottes de transport à réaction. Elles ne signifient pas qu'il y ait crise du transport aérien. La preuve en est l'accroissement très rapide du trafic sur certaines dessertes jusque-là négligées, telles en France les dessertes intérieures qu'assure maintenant Air Inter. La preuve en est également l'accroissement général des mouvements de passagers et d'appareils sur presque tous les aéroports. L'aéroport de Paris ne fait pas exception à cette règle. Le tableau suivant indique quelle y a été, de 1960 à 1962, l'évolution du trafic.

Evolution du trafic aérien de l'aéroport de Paris.

ACTIVITE	1960	EVOLUTION 1960-1959	1961	EVOLUTION 1961-1960	1962	EVOLUTION 1962-1961
		P. 100.		P. 100.		P. 100.
Mouvements	126.341	+ 7,2	137.008	+ 8,4	148.935	+ 8,7
Passagers	3.637.632	+ 22,3	4.128.455	+ 13,5	4.590.275	+ 11,2
Fret (tonnes)	60.649	+ 16,5	73.035	+ 20,4	82.674	+ 13,2
Poste (tonnes)	22.520	+ 26,4	26.904	+ 19,5	28.669	+ 6,6

Malgré un fléchissement en 1967, le taux de progression reste élevé. En 1963, une reprise sensible sera constatée et le trafic passagers sera vraisemblablement de 15 p. 100 supérieur à celui de 1962. Ce continuel accroissement du trafic aérien implique une adaptation des programmes d'équipement aux besoins nouveaux. Il implique également, sur le plan financier, la permanence sinon l'accroissement de la subvention budgétaire. Celle-ci est déjà passée de 18,5 millions en 1960 à 25,5 millions en 1961, 26,5 millions en 1962, 30 millions en 1963 et atteindra, en 1964, 33 millions de francs. Elle couvre une partie des dépenses liées à l'équipement, et aussi une partie des dépenses d'exploitation.

A. — La persistance du déficit d'exploitation.

En 1962, les comptes d'exploitation de l'aéroport de Paris se sont soldés par un déficit de 13.600.000 francs, couvert par une partie de la subvention versée par l'Etat, l'autre partie de cette subvention étant affectée à l'amortissement des emprunts contractés avec la garantie de l'Etat par l'aéroport.

Pour 1963, les prévisions réajustées font apparaître un total de dépenses s'élevant à 147.700.000 francs, les recettes ne représentant que 130.450.000 francs. Le déficit de 17.250.000 francs qui subsiste ne sera couvert qu'en partie par la subvention de l'Etat qui, compte tenu de la fraction qui doit être affectée à la couverture des dépenses d'amortissement, ne s'élèvera qu'à 13.040.000 francs. Pour 1964, les prévisions qui aboutissent à un montant de charges s'élevant à 160.150.000 francs font apparaître un découvert de 14.550.000 francs. Dans la mesure où l'essentiel de la subvention de l'Etat, bien que relevée de 3 millions de francs pour 1964, est affectée à la couverture des dépenses d'amortissement, ce n'est que 9.738.000 francs qui pourront venir compenser en partie l'excédent des charges. C'est donc, en définitive, un déficit prévisionnel s'élevant à 4.812.000 francs qui restera à la charge de l'établissement.

Il semble anormal que l'aéroport ne parvienne pas à prévoir un compte d'exploitation équilibré. L'écart demeure relativement faible entre les charges et les ressources. Un effort devrait être fait pour le combler. Le relèvement des redevances d'aéroports, redevances aériennes et redevances « passagers », serait le meilleur moyen de parvenir à ce résultat. L'aéroport de Paris dispose d'ailleurs d'une comptabilité analytique qui doit lui permettre de déterminer le prix de revient de chacun de ses services.

Mais ces relèvements devraient intervenir dès que le besoin s'en fait sentir. Il convient d'éviter des réajustements de tarifs trop espacés et par conséquent trop importants en valeur relative comme en valeur absolue qui risquent indiscutablement de créer une gêne véritable pour la clientèle.

Les modalités de calcul de la subvention de l'Etat devraient enfin faire l'objet d'une révision. On conçoit mal en effet que cette participation couvre une partie des charges d'amortissement pesant sur la trésorerie de l'établissement et une partie du déficit d'exploitation, même s'il est entendu qu'il ne s'agit que du remboursement de services qui, normalement, auraient pu être assurés par l'Etat. Elle devrait être calculée chaque année uniquement en fonction de l'importance des travaux d'équipement. La subvention attribuée couvrirait une partie de ces dépenses et on renoncerait au système compliqué des remboursements en annuités. Ce serait à tous égards une simplification.

B. — L'orientation nouvelle des programmes d'équipement.

Le problème, pour l'aéroport de Paris, est tout d'abord de parvenir à l'utilisation optimum des installations existantes.

La saturation des installations actuelles est en effet menaçante : non pas celle de l'aérogare des voyageurs proprement dite, dont la capacité se révèle satisfaisante, mais celle des aires de trafic. Le nombre des postes d'avions nécessaires s'est accru très rapidement, principalement en raison d'une concentration du trafic à certaines heures de pointe. C'est ainsi que le trafic d'Air Inter, pratiquement inexistant il y a deux ans, mobilise actuellement, dans la matinée, 15 à 20 p. 100 du nombre total des postes disponibles. Ce trafic devait être primitivement concentré au Bourget, aéroport mieux adapté à une exploitation de ce type ; mais pour pouvoir autant que possible apporter à Air France les voyageurs en correspondance du réseau métropolitain, il a été jugé préférable, pour le moment, d'installer Air Inter à Orly. Une autre raison de la concentration du trafic à certaines heures de pointe réside dans la prolifération de

compagnies de faible importance exploitant des long-courriers avec un trafic insignifiant ; ces avions encombrant les aires de trafic d'Orly et leur rendement est dérisoire.

La récente décision prise par l'Union des transports aériens de concentrer au Bourget son activité, atténuera cet effet dans le courant de 1964 et permettra de retarder l'exécution de travaux d'aménagement de l'aéroport d'Orly en mettant à profit les disponibilités de l'aéroport du Bourget qui a été modernisé.

Quoi qu'il en soit, l'aéroport d'Orly recevra en 1963 les 4 millions de voyageurs pour lesquels elle avait été aménagée selon les plans élaborés en 1957. L'avance sur les prévisions est d'un an et demi.

Dans le domaine du transport des marchandises, on assiste au même phénomène. Entre 1959, date à laquelle ont été commencés les travaux de construction de l'aérogare de fret d'Orly et 1963, le trafic de fret a doublé ; en sorte que la gare actuelle donne déjà des signes de saturation à la fois en ce qui concerne le nombre des postes de trafic et les surfaces couvertes.

En ce qui concerne les équipements nouveaux, l'aéroport de Paris poursuivra en 1964 ses travaux d'aménagement des différents aérodromes. Il convient toutefois de remarquer que, compte tenu de l'état d'avancement des travaux effectués à Orly, le volume annuel des engagements de l'aéroport de Paris, qui avait atteint 150 millions de francs en 1962 et 73,6 millions de francs en 1963, sera limité pour 1964 à 44,7 millions de francs.

Par contre, les crédits de paiement s'élèveront en 1964 à 90 millions de francs, soit un niveau sensiblement égal à celui des exercices précédents (93 millions en 1963, 92 millions en 1962 et 91 millions en 1961). Pour 1964, comme pour les années précédentes, le financement de ces dépenses sera assuré dans une proportion assez faible sur les ressources propres de l'établissement : 15 millions de francs. Le surplus des ressources nécessaires fera l'objet de prêts de la caisse des dépôts et consignations.

Les opérations effectuées en 1964 porteront en particulier sur la poursuite des travaux de construction de la piste n° 4 d'Orly, destinée à suppléer la seule piste utilisée actuellement et dont la saturation est prévue pour 1965. La piste n° 4 aura comme particularité de ne pas être tout à fait parallèle à la piste existante. Cette orientation a été déterminée afin d'éviter que le bruit ne perturbe pas trop la tranquillité des habitants de la Vallée de Chevreuse. Est retenue également la construction, au regard de ces deux pistes, d'une tour de contrôle supplémentaire.

La diminution des engagements en 1964 ne constitue qu'un phénomène temporaire. Dès 1965, et plus encore les années suivantes, il conviendra de prévoir des crédits très importants pour la construction du nouvel aéroport de Paris-Nord. D'ores et déjà, aux budgets de 1963 et 1964, figurent à ce titre des crédits d'étude : 0,1 million en 1963, 0,5 million pour 1964.

A terme, la principale préoccupation de l'aéroport de Paris concerne en effet la saturation définitive des aéroports d'Orly et du Bourget, saturation que l'on peut prévoir par une date voisine de 1972. C'est de cette constatation que résulte la nécessité d'entreprendre, à brève échéance, la construction d'un nouvel aéroport dont le site a été fixé en 1960, dans le plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne, à l'emplacement dit Paris-Nord, dans la région de Roissy-en-France. Cet emplacement est déjà un peu éloigné de Paris, mais sa desserte par l'autoroute du Nord et, éventuellement, par une antenne du métro régional, sera très satisfaisante. La construction de cet aéroport devra sans doute être avancée quelque peu pour permettre de recevoir les premiers avions supersoniques. Ces machines ne semblent pas pouvoir s'accommoder de sujétions dues au bruit, avec de graves restrictions d'horaire, telles qu'elles existent dès à présent à Orly et au Bourget. Or, dans le site fixé, les zones bruyantes n'intéresseront pratiquement aucune habitation et s'accommoderont particulièrement bien du développement de l'agglomération parisienne, tel qu'il est prévu par le ministre de la construction et le district.

La décision définitive d'entreprendre les travaux n'est pas encore prise. Elle doit intervenir incessamment.

L'estimation globale des dépenses, compte tenu des acquisitions de terrains et des opérations annexes, s'élève à 900 millions de francs. Cet aérodrome sera sensiblement plus grand que les aérodromes actuels puisque son emprise sera de 3.500 hectares (les deux tiers de la superficie de Paris), alors qu'Orly représente seulement 1.500 hectares et le Bourget 700 hectares. Pour comparaison, l'aérodrome de Chicago couvre 3.000 hectares, celui de New York - Idlewild, 3.500 hectares et celui de Washington 4.200 hectares.

X. — LA COOPERATION AERONAUTIQUE AVEC LES ETATS AFRICAINS

Dans le domaine aéronautique, la coopération n'est pas seulement souhaitable. Dans bien des cas elle est inévitable. La preuve en est faite à l'échelon européen, avec la création d'Eurocontrol et le projet d'Air Union. Elle en est donnée également au niveau des Etats africains placés, autrefois, sous l'influence française et pour qui l'avènement à l'indépendance n'a pas signifié, bien au contraire, refus de coopérer avec la France.

L'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.) entrera en 1964 dans sa quatrième année de fonctionnement. Elle a permis une collaboration utile entre 13 Etats africains et la France. L'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara (O. G. S. A.), d'origine plus récente et au sein de laquelle sont associées la France et l'Algérie, pourrait être appelée à suivre une évolution parallèle. Mais il reste certain que, dans tous ces cas, c'est à la France qu'incombe encore la plus grande partie des dépenses.

A. — L'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.).

I. — L'accroissement pour 1964 des dépenses de fonctionnement relatives aux services obligatoirement confiés par les Etats à l'agence (article 2 de la convention de Saint-Louis) a pour cause :

- l'incidence, en année pleine, du fonctionnement de l'école professionnelle de Niamey ;
- l'inscription d'un crédit provisionnel au titre du transfert du siège de l'agence à Dakar ;
- une augmentation de 6 p. 100 des charges de l'agence en raison des relèvements de rémunération, de l'entrée en service de nouvelles promotions de cadre africains, enfin, de l'accroissement du nombre des installations.

La politique suivie jusqu'à maintenant a consisté à laisser à la charge des Etats africains et malgache l'accroissement des dépenses de l'agence, la contribution de la France demeurant constante. Cependant, s'il en était ainsi, en 1964, les contributions des Etats africains devraient être augmentées dans des proportions qui paraissent excessives.

C'est pourquoi il est proposé de majorer la contribution de la France de 1.400.000 F (+ 3 p. 100) et les contributions des autres Etats de 1.892.000 F (+ 21 p. 100).

Le tableau suivant récapitule l'évolution des dépenses de l'A. S. E. C. N. A. au titre des services obligatoires de 1963 à 1964 :

Budgets 1963 et 1964 de l'A. S. E. C. N. A.
(Services visés par l'article 2 de la convention.)

DESIGNATION	1963	1964
	Francs.	Francs.
I. — Recettes.		
Redevances aéronautiques	13.747.665	14.422.172
Participation de la France (y compris 361.000 F versés par le F. A. C.)	15.938.365	17.338.365
Participation des Etats africains et malgache ..	8.703.568	10.596.000
Prélèvement sur le fonds de roulement	593.692	1.427.000
Amortissements	1.200.000	1.600.000
Totaux	70.183.290	75.383.537
II. — Dépenses.		
Dépenses de fonctionnement	66.317.225	71.529.137
Immobilisations	3.866.065	3.854.400
Totaux	70.183.290	75.383.537

La participation de la France représente près de 63 p. 100 de l'ensemble de ressources dont dispose l'A. S. E. C. N. A. Les redevances aéronautiques ne constituent qu'une partie encore faible du financement global (19 p. 100).

En ce qui concerne les services d'aéronautique locale, la participation de la France prévue par la convention de Saint-Louis était de 50 p. 100. En fait, par la suite, il a paru préférable de fixer un montant forfaitaire à la contribution française, alignée sur le montant versé en 1961. La contribution de 1963 ayant été inférieure à celle de 1961, il est proposé pour 1964 un relèvement de 600.000 francs de la subvention, de manière à rétablir le chiffre de 1961.

II. — En ce qui concerne l'équipement, le programme que l'A. S. E. C. N. A. compte mettre en œuvre en 1964 sur la subvention d'équipement inscrite au chapitre 68-90 (20 millions de francs en autorisations de programme) comporte trois groupes d'opérations :

- a) En tout premier lieu les équipements de sécurité indispensables aux longs-courriers modernes : dispositifs d'atterrissage I. L. S. balisage, transmissions ;
- b) Les installations complémentaires des opérations lancées au titre des programmes précédents ;
- c) Enfin de nouvelles opérations d'infrastructure.

Les dépenses de sécurité mentionnées en a sont évaluées à 7 millions de francs pour 1964, les travaux complémentaires aux opérations déjà entreprises auront un coût minimum de 6 millions de francs. On ne pourra donc dégager qu'un crédit de 7 millions de francs pour les nouvelles opérations d'infrastructure ce qui implique un choix difficile entre les opérations nécessaires et souhaitées par les états adhérents à l'A. S. E. C. N. A. Le programme ne pourra être mis au point que lorsque le fonds d'aide et de coopération aura pu indiquer le montant d'aide complémentaire qu'il est susceptible d'accorder aux Etats pour certaines opérations envisagées.

L'évolution ultérieure des dépenses sera subordonnée à la double limite d'une part des possibilités financières, d'autre part des besoins exprimés par les Etats membres de l'agence notamment pour assurer la poursuite des opérations de sécurité.

III. — Une des préoccupations fondamentales qui avaient inspiré la création de l'A. S. E. C. N. A., était celle de hâter la formation de techniciens indigènes qui prendraient la relève des agents d'origine française.

L'A. S. E. C. N. A. poursuit l'effort qu'elle a entrepris pour africaniser ses cadres. Elle se heurte cependant à certaines difficultés tenant principalement au nombre très faible de candidats aux différents cadres justifiant des connaissances générales requises.

Actuellement, les effectifs sont les suivants :

Effectif total de l'agence : 5.368 agents.

Effectif des Européens : 736 agents.

Sur ces effectifs ceux de personnels d'encadrement sont les suivants :

Effectif total des agents d'encadrement : 877 agents.

Effectifs des Européens : 727 agents.

Jusqu'à maintenant l'agence utilisait l'E. N. A. C. pour assurer la formation professionnelle de son personnel. Désormais elle ne maintiendra la formation à cette école que des candidats ingénieurs et ingénieurs des travaux, les adjoints techniques seront formés à l'école de Niamey.

La situation des stages de formation de personnel africain est la suivante :

1° En fin de stage à l'E. N. A. C. et à l'école de météorologie :

E. N. A. C. : 1 ingénieur, 14 ingénieurs des travaux, 22 adjoints techniques.

Météorologie : 1 ingénieur, 3 ingénieurs des travaux.

2° En stage pour l'année scolaire 1963-1964 :

A l'E. N. A. C. : 7 ingénieurs des travaux, 8 adjoints techniques.

A l'école de la météorologie : 2 ingénieurs, 3 ingénieurs des travaux.

3° stage dans les services des bases aériennes : 2 adjoints techniques.

3° En stage à l'école de Niamey : 26 adjoints techniques (stage ayant commencé le 1^{er} octobre 1963).

B. — L'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara.

I. — L'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara a pu assurer en 1963 la sécurité du transport aérien dans des conditions très satisfaisantes. En effet, les problèmes aigus de personnel auxquels l'organisation avait eu à faire face en 1962, par suite du retour en France de nombreux techniciens, et qui risquaient de paralyser son activité ont été résolus dans une très large mesure, un effectif suffisant d'agents de l'aviation civile ayant été volontaires pour servir en Algérie. D'autre part, un effort important est poursuivi par l'organisation pour assurer la formation professionnelle des Algériens susceptibles d'occuper certains emplois d'encadrement et les emplois d'exécution.

II. — Les dépenses prévues au budget de 1963 s'élevaient à 33.263.239 francs, les prévisions pour 1964 se montent à 40.841.850 francs. L'augmentation des charges est de :

— 29,8 p. 100 pour les dépenses de personnel, en raison principalement de la nécessité où se trouve l'O. G. S. A. d'exploiter les aérodromes précédemment utilisés par l'armée française ;

— 5 p. 100 pour les dépenses de matériel.

L'O. G. S. A. a demandé au Gouvernement algérien de financer la plus grande partie de l'accroissement des charges. Le projet de budget ne s'est soumis au conseil d'administration que lorsque les décisions nécessaires auront été prises. La participation française inscrite au budget de l'aviation civile demeure inchangée pour 1964 : 25.950.239 F. Le crédit inscrit au budget de 1963 s'élevait en effet à 30.950.239 F, mais une fraction de cette dotation se montant à 5 millions de francs a été versée à l'Organisme franco-saharien pour la mise en valeur du sous-sol saharien, en contrepartie des dépenses qu'il assure pour le fonctionnement des aérodromes du Sahara. Au budget de 1964 le crédit de 5 millions de francs fait l'objet d'un transfert au budget des affaires algériennes.

III. — Le statut de l'O. G. S. A. est actuellement fixé par les décrets français n° 62-204 du 21 février 1962 et n° 62-205 du 23 février 1962, confirmés par le protocole franco-algérien du 24 septembre 1962. Cependant le Gouvernement algérien a créé par les décrets du 10 septembre 1963 un établissement public « les Aéroports d'Algérie » chargé de l'exploitation des aéroports mais dont certaines attributions pourraient limiter sensiblement la compétence de l'O. G. S. A. Dans ces conditions il a paru nécessaire de définir avec le Gouvernement algérien les attributions respectives de l'O. G. S. A. et de ce nouvel établissement. Un protocole en ce sens est en cours d'élaboration.

Les charges qui résultent pour la France de l'assistance aéronautique accordée aux Etats africains sont importantes : en 1964 elles s'élèveront au total à plus de 110 millions de francs. Il est permis d'espérer qu'elles se stabiliseront au cours des années qui viennent. C'est dans cette perspective d'ailleurs qu'a été définie la participation de la France au budget pour 1964 de l'A. S. E. C. N. A. et de l'O. G. S. A. L'effort accompli sera-t-il efficace ? A cet égard, la réponse doit être nuancée. Si l'on peut déjà dresser un bilan favorable de l'action entreprise sur tous les plans par l'A. S. E. C. N. A., qui s'est engagée résolument dans la voie des réalisations techniques, il est encore trop tôt pour porter un jugement de valeur sur les chances de succès de l'O. G. S. A., soumises dans une large mesure aux aléas de la conjoncture politique.

XI. — LA REPARTITION DES DROITS DE TRAFIC AERIEN ENTRE LES COMPAGNIES FRANÇAISES

Les droits de trafic aériens français étaient jusqu'à ces dernières années répartis entre la compagnie nationale et le secteur privé selon les modalités qui avaient été définies en 1955 pour cinq ans : les relations internationales étaient confiées à Air France, à l'exception des relations France-Libye et France Afrique du Sud dévolues à l'U. A. T. et de la desserte du Pacifique Sud confiée à la T. A. I. ; les capacités à mettre en œuvre, du côté français, pour la desserte de l'Afrique Noire, d'expression française, et de Madagascar étaient partagées par moitié entre Air France et le groupe privé, les zones d'activité étant réparties de manière à ce qu'Air France, présente sur chaque relation, s'y trouve en concurrence avec une entreprise privée.

L'indépendance des Etats africains et l'expiration des accords conclus pour cinq ans en 1955 conduisent les compagnies

françaises en février 1960 à mettre sur pied une nouvelle organisation : pour les réseaux long-courrier, Air France et l'U. A. T., agissant pour le compte de la T. A. I., se partageront à égalité les capacités à mettre en œuvre, dans le cadre d'une association en participation. L'exploitation des réseaux locaux était confiée à une filiale commune, Air Afrique, à laquelle l'assistance devait être donnée par la Société pour le développement du transport aérien en Afrique (Sodétraf) dont le capital était partagé par moitié entre Air France et le groupe U. A. T.-Chargeurs réunis.

Mais très vite la compagnie Air Afrique, de société française, devint à la conférence de Yaoundé en 1961, société multinationale de onze Etats africains (6 p. 100 du capital pour chacun) désireux d'exploiter en commun leurs droits aériens. Toujours assistée (affrètements) par Sodétraf, participant à 34 p. 100 du capital d'Air Afrique, cette compagnie développait rapidement ses activités au détriment de la part du trafic laissée aux compagnies françaises.

C'est dans ces conditions qu'il est apparu indispensable de procéder, à compter du 1^{er} novembre 1963, à une nouvelle répartition des droits de trafic et des compétences entre Air France et les compagnies privées qui viennent de fusionner sous la raison sociale d'Union des transports aériens (U. T. A.). Ce fut l'objet de la décision gouvernementale du 23 février 1963.

A une concurrence à égalité sur chaque secteur a été substituée l'attribution de secteurs exclusifs à chacune de ces compagnies. A compter du 1^{er} novembre 1963, Air France assurera la totalité de la part française, d'une part, du trafic France-Madagascar et, d'autre part, du trafic entre la France et le Sénégal, à l'exclusion des prolongements vers Conakry ou Robertsfield. Le groupe U. T. A. exploitera les liaisons avec l'Afrique centrale et équatoriale et avec les Etats de l'Afrique occidentale à l'exclusion du Sénégal.

Par l'intermédiaire de la Sodétraf, c'est le groupe U. T. A., désormais seule compagnie aérienne française participant au capital, qui est chargé d'assurer au nom et pour le compte du transport aérien français et avec l'accord des gouvernements africains, l'assistance technique à la Compagnie Air Afrique. L'assistance à Air Madagascar est assurée par Air France.

L'effort d'équipement de la Compagnie Air Afrique se poursuit ; elle a fait choix comme appareil long-courrier du Douglas DC 8.

Telles sont les grandes lignes de la nouvelle répartition des trafics entre compagnies françaises. Une telle répartition se révèle-t-elle équilibrée ? Il est certain qu'au moment où la Compagnie Air Afrique se développe rapidement, elle est de nature à éviter une concurrence inutile sur certains itinéraires entre trois transporteurs. Elle s'est néanmoins traduite, dans l'immédiat, par une réduction de l'activité de la compagnie nationale qui avait, d'ores et déjà, pris pied sur certaines dessertes qu'elle est obligée d'abandonner. Une telle répartition sera-t-elle durable ? On ne peut oublier à cet égard que les accords de 1955 ont été remis en cause dès 1960. Il est vrai également que la formule adoptée ne prend toute sa portée que dans la mesure où le trafic aérien des Etats noirs avec l'extérieur reste en fait assuré seulement par Air Afrique et les deux compagnies françaises. Quoi qu'il en soit, l'équilibre obtenu risque de n'être que provisoire.

CONCLUSION

Plus que jamais, le transport aérien mondial demeure dominé par les problèmes que pose l'aviation supersonique : problèmes techniques et financiers de sa réalisation, et aussi problèmes, non moins lourds, de son utilisation et de la commercialisation.

Six années, à peine, nous séparent du moment où cet appareil sera confié aux compagnies, transformant, bouleversant même, par sa capacité, son emploi et sa vitesse, les règles actuelles du transport aérien.

Dès maintenant, les compagnies aériennes doivent se préparer sur tous les plans, à cette révolution technique. C'est pour elles une obligation, sous peine de compromettre définitivement des exploitations déjà délicates, voire précaires.

Parallèlement aux efforts considérables entrepris en vue de constituer une infrastructure à l'échelle des besoins de demain devra être poursuivie la concentration des moyens administratifs et commerciaux répondant aux nouveaux impératifs du transport aérien mondial.

La France, dans cette compétition, doit se montrer vigilante, afin de demeurer présente.

Dans le rapport économique et financier annexé au projet de loi de finances pour l'année 1963, la comparaison établie entre les perspectives du IV^e plan et les réalisations, fait état, pour l'aviation civile, d'un volume d'investissement fixé à 1.500 millions pour quatre ans en regard de 1.181 millions de crédits obtenus au cours des trois premières années.

Il ressort de cette comparaison que le IV^e plan sera exécuté à 78,7 p. 100 à la fin de 1964.

Le plan qui n'est, en fait, qu'une prévision et non un plafond se doit, en ce domaine tout particulièrement, d'être respecté.

Notre chance est à ce prix. Nous ne saurions l'oublier sans courir le risque de ne pas participer à égalité de chances à l'extraordinaire compétition que va ouvrir pour le transport aérien mondial, l'ère du supersonique.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du 18 octobre 1963, votre commission des finances a examiné le budget de l'aviation civile.

La diminution des crédits d'études, l'insuffisance des programmes d'équipement, certains défauts d'organisation de la desserte intérieure, ont été évoqués par plusieurs membres de votre commission, notamment MM. Germain, Charret, Baudis, Cerneau, Lamps, Bailly et Roux.

En ce qui concerne les crédits d'études, il a été estimé qu'il convenait de faire un effort particulier sur ce point. Non seulement il s'agit d'améliorer les modèles déjà existants, mais encore il convient d'orienter et de concentrer les recherches sur les types d'appareils susceptibles de trouver à l'extérieur un large débouché. Votre commission a également constaté que la réduction du programme d'équipement d'Air France allait se traduire en 1964 par la suppression de toute commande de Caravelle, ce qui ne pourrait que rendre plus difficile pour Sud-Aviation la recherche de débouchés.

L'accroissement du trafic aérien et le perfectionnement des appareils rendent de plus en plus nécessaire une amélioration

de l'infrastructure aéronautique. Celle-ci risque d'être en retard par rapport aux besoins, en particulier à l'âge des appareils supersoniques. La question se pose également de savoir s'il ne conviendrait pas, pour compléter l'infrastructure actuelle d'utiliser des aéroports O. T. A. N. susceptibles d'être déclassés.

Le programme d'équipement retenu pour 1964 témoigne, en outre, de certaines lacunes. C'est ainsi que rien n'est prévu pour l'aménagement d'une piste susceptible d'accueillir les quadri-réacteurs à Saint-Denis de la Réunion. Cette omission est d'autant plus regrettable que Madagascar dispose déjà de deux aérodrômes de classe internationale.

Votre commission estime enfin que des améliorations devraient être apportées à la desserte des lignes intérieures. Il convient de déterminer avec quels appareils cette desserte intérieure sera assurée, compte tenu des conséquences que ce choix entraîne sur la fréquence des services. Votre commission estime également que la desserte intérieure doit être considérée comme une activité liée au développement économique du pays. Ses chances de succès sont fonction de l'utilisation d'un matériel moderne et bien adapté aux besoins. Dans cette perspective Air Inter devrait acquérir le matériel qui lui est nécessaire et ne pas se contenter de prendre en location certains appareils d'un type parfois dépassé. Quant à l'organisation même des services commerciaux elle gagnerait à s'adapter à une conception plus souple du transport aérien. C'est ainsi que devraient être simplifiées au maximum les conditions de vente des billets et assurée la permanence des services, quelle que soit la saison.

Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose l'adoption du projet de budget de l'aviation civile.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1964 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application d'une décision prise par le Bureau le 22 octobre 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 586

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges
sur le projet de loi de finances pour 1964 (n° 549), par M. Dupérier, député.

TOME II

XV. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Mesdames, messieurs, il n'appartient pas à la commission de la production et des échanges d'entreprendre un examen détaillé des différents chapitres et articles du budget de l'aviation civile ; ce serait empiéter sur les attributions de la commission des finances dont les travaux sont conduits avec le sérieux et la compétence que vous connaissez bien.

Son rapporteur s'abstiendra donc de le faire et cela d'autant plus qu'il est personnellement convaincu de l'intérêt qu'a cette assemblée de maintenir bien délimitées les attributions de ses différentes commissions.

Par contre, il nous a paru utile d'analyser certains postes dont le caractère technique ou économique particulièrement important nous a conduits à formuler des observations ou recommandations qui seront soumises à votre approbation.

Nous considérons d'abord l'évolution générale des crédits accordés à l'aviation civile en vous faisant part des réflexions qu'elle nous suggère, puis nous examinerons successivement :

- les investissements de sécurité ;
- la construction aéronautique ;
- l'aéroport de Paris et son extension (Paris-Nord) ;
- Air France et Air Union ;
- Air Inter ;
- la fusion des compagnies U. A. T. et T. A. I. ;
- les organismes aéronautiques internationaux (Asecna, Ogsa, Eurocontrol) ;
- la formation aéronautique et les aéro-clubs ;
- les problèmes de personnel du S. G. A. C.

I. — Evolution générale des crédits accordés à l'aviation civile.

A. — CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT

Dans le rapport pour avis que nous vous avons soumis l'an dernier sur le projet de la loi de finances pour 1963, nous avons attiré votre attention sur la comparaison entre les prévisions du IV^e Plan d'équipement et les crédits effectivement mis à la disposition du ministère pour les besoins en équipement de l'aviation civile.

Cette comparaison est d'ailleurs malaisée car la loi approuvant le IV^e Plan ne fixe pas d'une façon explicite le montant total des crédits accordés à l'aviation civile ; les investissements d'outre-mer, en particulier, n'y figurent pas. Le rapport de la commission des transports du commissariat général au plan, rapport intéressant mais dont il faut remarquer qu'il ne peut que donner une indication de tendance et en aucun cas constituer un document de référence, faisait état, pour les quatre années du plan, d'un montant total de crédits d'équipement de 1.630 millions de francs actuels environ. Or, le Gouvernement fait maintenant état d'un chiffre de 1.500 millions dont il n'est pas possible de retrouver la justification.

En tout état de cause, même en prenant ce chiffre comme plafond, on s'aperçoit que, par rapport à cette nouvelle donnée, la réalisation de l'équipement de l'aviation civile a cependant pris un retard qui ne sera pas rattrapé en 1964.

En effet, les trois premières tranches annuelles du plan devraient conduire, dans le cadre du total de 1.500 millions pour les quatre années, à 1.155 millions de francs environ ; or, à la fin de 1964, l'aviation civile n'aura disposé que de 1.089,5 millions pour ses opérations planifiées ainsi que le montre le tableau suivant :

AN N E E	CRÉDITS d'équipement globaux (a).	CRÉDITS pour opérations hors plan (b).	RÉALISATION du Plan (a - b).
(En milliers de francs.)			
1962	403.000	33.180	369.820
1963	413.170	31.400	381.770
1961	365.000	27.080	337.920
Totaux	1.181.170	91.660	1.089.510

L'écart est sans doute faible, mais il joue sur un total déjà réduit et il faudrait tenir également compte de l'augmentation des prix et salaires intervenue depuis 1961.

Quoi qu'il en soit, les autorisations de programme et les crédits de paiement accordés pour 1964 se présentent aujourd'hui comme suit (en milliers de francs) :

RUBRIQUES	AUTORISATIONS	CRÉDITS DE PAIEMENT		
	de programme.	Opérations nouvelles.	Opérations en cours.	Total.
<i>Matériel aéronautique.</i>				
Chapitre 53-20. — Achat d'appareils.....	13.900	13.900	3.150	17.050
Chapitre 53-22. — Expérimentation et essais :				
D. T. A.	4.200	3.000	820	3.820
D. N. A.	2.800	2.100	1.200	3.300
Chapitre 53-24. — Etudes et prototypes.....	171.000	49.100	179.320	228.420
<i>Infrastructure.</i>				
<i>Métropole.</i>				
Chapitre 53-90. — Bases aériennes.....	39.500	16.400	10.400	26.800
Navigation aérienne.....	50.000	13.600	23.400	37.000
Météorologie	12.800	2.800	6.400	9.200
Total	102.300	32.800	40.200	73.000
<i>Hors métropole.</i>				
Chapitre 58-90. — Bases aériennes.....	15.000	9.100	3.600	12.700
Navigation aérienne.....	8.000	2.200	9.600	11.800
Météorologie	3.700	700	3.800	4.500
Total	26.700	12.000	17.000	29.000
Total Infrastructure.....	129.000	44.800	57.200	102.000
<i>Ecole nationale de l'aviation civile.</i>				
Chapitre 56-10.....	2.220	1.450	4.050	5.500
<i>Formation aéronautique et transports.</i>				
Chapitre 56-70. — Equipement	12.600	5.435	6.565	12.000
Chapitre 66-70. — Subventions pour l'achat d'appareils.....	5.900	5.900	1.200	7.100
Chapitre 66-71. — Subventions pour l'aménagement d'aérodromes....	500	300	200	500
Total formation aéronautique.....	19.000	11.635	7.965	19.600
<i>Logements familiaux « hors métropole ».</i>				
(Chapitre 58-91) (1).....	"	"	800	800
Chapitre 61-20. — Subvention « Bréguet » à Air-France.....	2.880	2.880	"	2.880
Chapitre 68-90. — Subvention « A. S. E. C. N. A. ».....	20.000	10.000	13.870	23.870
Total général.....	365.000	138.865	268.375	407.240

(1) A partir de 1964, les opérations nouvelles concernant ce chapitre seront insérées au chapitre 58-90.

Si l'on entre dans le détail de ces opérations, on voit, cependant, que sur 365 millions de francs d'autorisations de programme accordés à l'aviation civile, 27,08 millions se rapportent à des opérations non programmées :

Ch. 68-90. — Subvention A. S. E. C. N. A.....	20.000.000 F.
Ch. 61-20. — Subvention « Bréguet » Air France.	2.880.000
Ch. 53-22 (§ 1 ^{er}). — Expérimentation des essais (D. T. A.)	4.200.000

A savoir :

Atterrissage automatique.....	2.500.000
Expérimentation « Caravelle »...	1.000.000
Avions légers, moteurs divers...	700.000

Total 27.080.000 F.

Ce qui ramène bien la tranche 1964 du plan à 337.920.000 francs.

B. — CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT

La comparaison des crédits de fonctionnement pour les années 1962, 1963, 1964 figure dans le tableau ci-après :

RUBRIQUES	1962	1963	1964
	Francs.	Francs.	Francs.
Personnel et charges sociales.	136.661.349	140.803.219	166.521.941
Matériel	78.408.245	80.720.607	80.121.907
Travaux d'entretien et divers.	11.695.285	10.581.285	12.077.285
Interventions publiques.....	161.996.918	191.274.157	202.975.657
Totaux budgétaires...	388.761.797	423.379.268	461.696.790
Mesures acquises.....	12.874.351	17.854.724	
Services volés.....	401.636.148	441.233.992	
Mesures nouvelles :			
1963/1962	21.743.120		
1964/1963			20.462.798

Les mesures nouvelles de 1964 se décomposent ainsi :

Ajustement des dépenses de matériel liées au progrès de l'aéronautique	5.800.000 F.
Mesures de personnel d'ordre statutaire.....	887.062
Créations d'emplois.....	4.533.574
Ajustements divers de matériel.....	1.151.300
Ajustements des dotations de personnel et œuvres sociales.....	1.639.362
Interventions publiques et dépenses de promotion sociale.....	11.701.500
Recherche scientifique (météorologie).....	400.000
Total	26.112.798
Economies	— 5.650.000
Total net	20.462.798 F.

C. — RÉFLEXIONS SUR L'ÉVOLUTION DE L'ENSEMBLE DES CRÉDITS

Il apparaît donc que, si l'on peut considérer les crédits de fonctionnement de l'aviation civile comme sensiblement stationnaires, le sort fait aux crédits d'équipement n'est malheureusement pas le même, surtout si l'on tient compte de la hausse des prix et des salaires.

Si l'on tente une comparaison entre l'évolution des crédits et celle de l'activité à laquelle ils sont consacrés, le décalage se manifeste plus nettement encore.

Nous n'avons retenu, comme exemple, d'une part l'évolution des crédits d'équipement et d'entretien du matériel accordés aux services de la navigation aérienne pour les années 1956 à 1963, d'autre part celle des compagnies aériennes françaises de transports réguliers.

Evolution comparée des crédits consacrés à la navigation aérienne et du trafic des compagnies françaises de transport aérien régulier.

ANNEES	EVOLUTION DES CREDITS				EVOLUTION DU TRAFIC	
	Crédits (milliers de francs 1963) (1).	Indices bruts (100 = 1956).	Indices prix industriels (100 = 1956).	Indices réels (2).	Passagers kilomètres (millions).	Indices (100 = 1956).
1956	45.524	100	100	100	3.616	100
1957	43.757	96	105	91	3.833	106
1958	40.645	89	110	81	4.144	115
1959	52.548	115	118	97	4.505	125
1960	44.000	97	123	79	5.229	145
1961	50.632	111	126	89	5.835	148
1962	69.953	153	126	121	6.197	171
1963	70.335	154	129	119	(3)	190
1964	86.762	190	(3) 132	(3) 143	(3)	(3) 210

(1) Les sommes indiquées correspondent à la somme des autorisations de programme accordées en mesures nouvelles sur les chapitres 53-90 (métropole) et 58-90 (outre-mer), articles 2 et 3, et des crédits des chapitres de fonctionnement de la navigation aérienne : 34-21, 34-22, 34-23, 34-92 en partie et 34-93 en partie.

(2) On indique sous le nom d'indice réel 100 fois le résultat de la division de l'indice brut par l'indice des prix industriels ; il s'agit donc de l'indice de variation des crédits évalués en unités de pouvoir d'achat constant.

(3) Estimation.

Ainsi donc, en 1964, alors que le trafic aérien français sera plus du double de ce qu'il était en 1956, les crédits d'équipement et d'entretien du matériel de la navigation aérienne ne seront augmentés que de 43 p. 100, en pouvoir d'achat constant, par rapport à ceux de la même année de référence.

Le fait mérite réflexion, surtout si l'on considère l'évolution des crédits de même nature dans d'autres grands pays aéronautiques. Par rapport à la même année de référence, les crédits correspondants sont passés en effet :

- aux Etats-Unis, de l'indice 100 à un indice supérieur à 400 ;
- en Grande-Bretagne, de l'indice 100 à un indice supérieur à 260,

alors que l'accroissement du trafic est inférieur (Etats-Unis) ou sensiblement égal (Grande-Bretagne) à ce qu'il est en France.

Il y a là une situation dont nous avons déjà parlé l'an dernier et qui ne nous paraît pas compatible avec la place qu'une grande puissance aéronautique comme la France, siège d'un trafic de plus en plus dense, doit tenir dans le monde à cet égard.

Certes, le budget 1964 porte la marque d'une intention louable dans ce sens, tant en effectifs qu'en crédits pour les installations de sécurité, mais nous devons attirer l'attention du Gouvernement sur l'importance de l'effort à réaliser très rapidement, importance qui impose de considérer l'aviation civile comme un secteur en expansion rapide et continue.

II. — Les investissements de sécurité.

La responsabilité de la sécurité de la navigation aérienne incombe essentiellement à trois directions gestionnaires de crédit : navigation aérienne, bases aériennes, météorologie natio-

nale. En outre, la direction des transports aériens (sous-direction technique) dispose de crédits d'étude dont certains intéressent directement la sécurité, mais ils seront examinés sous la rubrique « construction aéronautique ».

En matière de sécurité aérienne, il n'y a pas d'autre moyen d'être pleinement efficace que de devancer (et non pas de suivre) les besoins nouveaux imposés par le rapide développement du trafic aérien et par l'amélioration constante des performances des aéronefs.

Pour réduire un taux d'accidents trop élevé sur les lignes aériennes, il ne faut pas décider d'octroyer tels crédits après telle catastrophe, mais au contraire écouter l'avis des techniciens responsables et faire les investissements voulus avant la mise en service des appareils plus modernes ou avant l'arrivée d'un point de saturation prévisible.

En est-il ainsi en France ? Nous allons nous efforcer de répondre à cette question pour les trois secteurs techniques directement intéressés.

A. — NAVIGATION AÉRIENNE

La direction de la navigation aérienne assure la sécurité des vols depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage et l'écoulement rapide du trafic aérien. Pour ce faire, elle doit disposer d'une importante infrastructure radio-électrique qu'il lui faut moderniser et développer sans arrêt pour satisfaire aux besoins nouveaux.

Elle approvisionne en outre le matériel d'incendie et de sécurité des aérodromes et entretient les avions du service de recherche et de sauvetage (S. A. R.).

En 1964, elle recevra les crédits suivants pour les opérations nouvelles :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme. (En milliers de francs.)	CREDITS de paiement.
Chap. 53-22, art. 2. — Expérimentation et essais de matériels pour la navigation aérienne :		
Location d'un ordinateur pour CCR (1)...	2.000	1.800
Essais A. S. V. (atterrissage sans visibilité)...	800	300
Totaux	2.800	2.100
Chap. 53-24, paragraphe B. — Etudes et prototypes de matériel de navigation aérienne :		
Atterrissage automatique	2.000	1.500
Chap. 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes en métropole :		
Art. 2. — Télécommunications	44.900	42.600
Art. 3. — Circulation aérienne	5.100	1.000
Totaux	50.000	43.600
Chap. 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors métropole :		
Art. 2. — Télécommunications	6.450	1.770
Art. 3. — Circulation aérienne	1.550	430
Totaux	8.000	2.200
Total général pour la navigation aérienne.	62.800	49.400

(1) Centre de contrôle régional.

Il convient de mentionner ici le chapitre 53-20 : « Equipement de l'aviation civile en matériel aéronautique » qui, bien que n'étant pas géré par la direction de la navigation aérienne, intéresse directement la sécurité aérienne :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme. (En milliers de francs.)	CREDITS de paiement.
Chap. 53-20 — Equipement de l'aviation civile en matériel aéronautique :		
Achat de deux appareils SAR pour la Polynésie	3.900	3.900
Achat et équipement d'un avion-laboratoire à réaction pour le contrôle et la régulation des aides radio de l'espace aérien supérieur.....	10.000	10.000
Total du chapitre.....	13.900	13.900

Avec les crédits qui lui sont attribués, la direction de la navigation aérienne pourra réaliser quelques opérations importantes :

1° Poursuite de l'automatisation des bureaux centraux de télécommunications, celui de Paris étant déjà surchargé par le trafic actuel (installation conçue en 1955 et mise en service en 1959) ;

La nouvelle installation projetée devrait être en service en 1966-1967, en même temps que les ordinateurs correspondant à l'automatisation du CCR/Nord. Le central téléphonique serait d'un modèle très avancé techniquement et permettrait de faire face au trafic très divers qui sera celui de la décade prochaine ;

2° Achat de quatre ILS (1) d'un type nouveau répondant aux exigences de l'approche automatique des avions de transport modernes telles qu'elles ont été définies par l'O. A. C. I. Cette opération est capitale pour l'exploitation de ces appareils. Elle devra permettre, par l'abaissement des minima d'atterrissage, une amélioration de la rentabilité en diminuant le nombre des déroutements. Ce type d'équipement devra d'ailleurs faire l'objet d'améliorations ultérieures afin de permettre l'atterrissage entièrement automatique. Les problèmes de tous ordres que pose l'atterrissage automatique feront l'objet des études prévues au chapitre 53-24. La mise au point des équipements correspondants constituera une opération d'assez longue durée ;

3° Achat de la première tranche du matériel pour l'automatisation partielle des centres de contrôle régionaux. La commande en 1964 du matériel correspondant se traduira par une mise en place en 1966-1967. Ceci est la date limite que nous pouvons accepter en matière de mise en place de matériels nécessaires à l'automatisation du contrôle. Les statistiques dont nous disposons montrent, en effet, que vers cette date la région parisienne devrait avoir un trafic voisin des chiffres actuels de la région de New York. Nous sommes donc en face d'un impératif que nous ne saurions ignorer sous peine des conséquences les plus graves sur la qualité du service assuré par le Centre de contrôle régional ;

4° Installation de radars d'aérodrome. Cette opération devra permettre, outre le remplacement des radars Decca installés sur divers aérodromes (Nice, Beauvais, le Touquet, Calais), l'extension de la couverture radar aux abords des aérodromes. Divers aérodromes métropolitains et les principaux aérodromes d'outre-mer dotés de ce matériel dont le prototype a été commandé sur les crédits de 1963.

Les enseignements tirés de quelques accidents récents dans le monde ont montré qu'il était nécessaire d'exercer une surveillance renforcée sur la trajectoire des appareils en approche. Les moyens existants visent à donner aux pilotes des informations sur ces trajectoires par leurs instruments de bord. Mais seul le radar permettra aux organismes au sol de contrôler la bonne exécution des procédures par les équipages. Il constitue, par ailleurs, un moyen complémentaire indispensable en cas de difficultés quelconques avec les instruments de bord.

Ces opérations, prévues au budget de 1964, ne représentent qu'une étape dans la solution des problèmes correspondants. Elles sont, en outre, insuffisantes pour répondre rapidement à tous les besoins : faute de moyens financiers, il a fallu étaler dans le temps la réalisation du plan D. M. E. (équipement de mesure de distance) complétant notre infrastructure V. O. R. (Radio-phases V. H. F. omni-directionnels), elle-même réalisée à 80 p. 100 seulement. Il a fallu aussi arrêter certaines études, en particulier celles relatives à l'équipement radio de bord et aux liaisons automatiques air-sol (Data-link) et cela est infiniment regrettable.

En outre, les crédits du chapitre 53-20 ne permettent pas de remplacer l'avion du service S. A. R. métropolitain détruit au cours d'un vol au début de l'année 1963 et ceci nous rend plus difficile l'accomplissement des engagements internationaux que nous avons souscrits.

B. — BASES AÉRIENNES

La direction des bases aériennes est chargée, d'une part, de la gestion du domaine aéronautique et de l'exécution des travaux de génie civil s'y rapportant, et, d'autre part, de la gestion économique et commerciale des aéroports.

Elle doit construire et entretenir des pistes, aires de manœuvre et de parking, telles que les décollages, atterrissages, circulation au sol et stationnement s'effectuent dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité. Elle doit, en outre, construire et entretenir les installations commerciales et techniques.

Or, l'infrastructure des aéroports est, elle aussi, étroitement soumise aux exigences du rapide progrès de l'aéronautique ; il faut allonger et renforcer les pistes et voies de circulation, augmenter les aires de stationnement et les doter d'installations anti-bruit sur les aérodromes destinés à recevoir les avions à réaction qui seront bientôt supersoniques. Il faut prévoir des aérogares et gares de fret toujours plus vastes et mieux équipées. Il faut aménager de nouveaux aérodromes pour permettre le développement du trafic aérien intérieur et celui de l'aviation d'affaires. Faute de quoi la France perdrait les avantages de sa situation géographique privilégiée au bénéfice d'autres points d'arrivée et de départ en Europe, avec toutes les conséquences que cela implique.

(1) « Instruments landing system » (équipement de guidage d'approche aux instrumenta).

Pour faire face à cette tâche et pour accomplir les autres travaux d'équipement qui lui sont confiés, la direction des bases aériennes va être dotée, en 1964, des crédits ci-après (milliers de francs) concernant les mesures nouvelles :

OPÉRATIONS	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement.
	Milliers de francs.	
Chapitre 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes en métropole :		
Art. 1 ^{er} . — Bases aériennes.....	39.500	16.500
Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors métropole :		
Art. 1 ^{er} . — Bases aériennes.....	15.000	9.100
Chapitre 58-91. — Logements familiaux hors métropole.....	"	800
Totaux.....	54.500	26.300

Que signifient ces chiffres ? Si l'on compare pour les trois premières années du Plan les échéanciers prévus et les autorisations de programme inscrites au budget de l'Etat sur les chapitres 53-90, article 1^{er}, et 58-90, article 1^{er}, et si l'on réévalue ces chiffres pour tenir compte de l'accroissement du coût des travaux, on constate qu'à la fin de l'année 1964 le déficit dépasse 15 p. 100 pour les bases aériennes de métropole et 23 p. 100 pour les bases aériennes d'outre-mer. Il ne semble pas que ce déficit puisse être comblé au cours de la quatrième année du Plan. Or, le « noyau » du Plan représentait des opérations jugées indispensables et si l'on ne peut affirmer que les réductions résultant des discussions budgétaires auront des conséquences redoutables, il n'en est pas moins vrai qu'elle apporteront jusqu'à la fin du IV^e Plan un notable ralentissement des travaux et, par conséquent, un préjudice sérieux au développement de l'activité aéronautique en France et dans les départements et territoires d'outre-mer.

Mais il ne suffit pas de se donner une infrastructure aéroportuaire, il faut aussi la maintenir en état et ne pas laisser se dégrader un capital immobilier considérable.

Or, depuis 1960, les crédits d'entretien des bases aériennes (chapitre 35-61) ont décliné régulièrement pour se relever, légèrement seulement, dans le projet de budget de 1964.

ANNÉES	CREDITS
	Milliers de francs.
1960.....	12.567
1961.....	11.234
1962.....	11.225
1963.....	10.011
1964.....	11.411

Certes, il faut tenir compte du fait que les crédits d'entretien ont été réduits par déduction des dépenses correspondant à l'entretien des installations transférées à l'A. S. E. C. N. A. et à l'O. G. S. A.

Mais, si l'on considère l'augmentation constante du coût des travaux, on constate que les crédits deviennent de plus en plus insuffisants, car le patrimoine à gérer est en constante expansion. En 1963, la valeur globale de ce patrimoine peut être évaluée à environ 2,5 milliards de francs, de sorte qu'en admettant un taux moyen de 1 p. 100 (1), son entretien correspondrait à une dépense annuelle de l'ordre de 25 millions de francs, en regard des 11.411 millions inscrits au budget 1964.

Le taux ci-dessus tient compte du fait que certains immeubles (pistes, voirie, aires de stationnement) exigent des frais d'entretien moins élevés que les bâtiments ; mais il va de soi que l'importance relative des bâtiments sur l'ensemble d'un aéroport est en constante augmentation, de sorte que le taux de 1 p. 100 doit être considéré comme un minimum.

L'insuffisance de crédits à ce chapitre du présent budget est la conséquence d'un choix auquel a été contraint le ministre des travaux publics et des transports. C'est probablement ici qu'il

(1) Ce taux suppose que les retards d'entretien qui s'accumulent aient été préalablement comblés ; il devrait donc être sensiblement relevé au cours des prochaines années si l'Etat prenait enfin la décision d'entretenir convenablement son patrimoine aéronautique.

était le plus sage de réduire les dépenses d'une manière aussi rigoureuse. Nous le comprenons et, compte tenu de l'enveloppe du budget de l'aviation civile, nous ne le désapprouvons pas. Cependant, nous tenons à rappeler que notre patrimoine se dégradera et qu'il en résultera par la suite des dépenses supplémentaires lorsqu'il faudra remettre en état les installations trop longtemps laissées sans entretien.

C. — MÉTÉOROLOGIE NATIONALE

Il ne saurait y avoir de sécurité des vols sans services météorologiques bien renseignés capables de diffuser dans les moindres délais leurs prévisions ou les données relatives au temps présent en un lieu déterminé. Il faudrait en outre que, dès maintenant, la direction de la météorologie nationale s'équipât en matériels susceptibles d'effectuer les recherches, notamment en haute atmosphère, qui lui permettront d'établir les premières protections destinées aux premiers vols des avions de transport supersoniques si l'on ne veut pas ajouter aux risques inévitables de ce prodigieux bond en avant.

Pour l'année 1964, elle sera autorisée à lancer des mesures nouvelles dans les limites suivantes :

OPÉRATIONS	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement.
	(En milliers de francs.)	
Chap. 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes en métropole :		
Art. 4. — Météorologie nationale :		
Acquisitions immobilières.....	150	150
Travaux.....	2.400	880
Gros matériel.....	10.250	1.770
Total.....	12.800	2.800
Chap. 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors métropole :		
Art. 4.....		
Acquisitions immobilières.....	200	40
Travaux.....	1.900	340
Gros matériel.....	1.600	320
Total.....	3.700	700
Total général.....	16.500	3.500

Ces crédits sont certainement insuffisants pour couvrir l'ensemble des besoins exprimés. Nous voulons espérer qu'on finira par se rendre compte de la nécessité de moderniser notre météorologie nationale à temps pour l'arrivée sur les lignes des avions de transport supersoniques.

Après l'examen des crédits accordés à ces trois grandes directions, nous pensons pouvoir conclure que si, sans aucun doute, le budget 1964 marque une volonté nette d'améliorer le financement de l'ensemble des installations qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne, beaucoup d'efforts restent à faire pour que les investissements répondent à l'évolution statistique de ce secteur d'activité en croissance rapide. Il convient que, face au développement du trafic (1) et à l'évolution technique, les moyens nécessaires soient donnés en temps utile ; en particulier, il serait de mauvaise politique et finalement coûteux de laisser se dégrader le patrimoine d'infrastructure aéroportuaire dont nous disposons.

III. — La construction aéronautique.

Le succès remporté par la « Caravelle », le récent accord franco-britannique pour l'étude et la construction d'un avion de transport supersonique, inclinent les observateurs superficiels à se laisser aller à une léniante euphorie et les portent à croire que tout va pour le mieux dans la construction aéronautique civile française.

Un examen détaillé de la question va nous permettre de savoir ce qu'il faut penser de cette attitude.

(1) Déjà, en 1963, le C. C. R.-Nord a dépassé son point de saturation lors des pointes de trafic de juin et des courriers ont, de ce fait, été retardés au départ ou mis en attente de longue durée à l'arrivée.

Les crédits qui seront accordés à la construction aéronautique civile, pour opérations nouvelles, en 1964, figurent dans le tableau ci-après, en milliers de francs :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Chap. 53-22. — Art. 1 ^{er} . — « Expérimentation et essais de matériel volant » (D.T.A.) :		
Atterrissage automatique sur Caravelle et Super-Broussard	2.500	»
Expérimentation de la Caravelle	1.000	»
Expérimentation d'avions légers, de moteurs et matériels divers	700	»
Totaux	4.200	3.000
Chap. 53-24. — Art. 1 ^{er} . — « Dépenses d'études et de prototypes d'appareils de transport et d'appareils légers » (D.T.A.) :		
Prototype de l'appareil de transport supersonique (T.S.S.)	116.000	32.600
Etudes annexes du T.S.S.	10.000	11.000
Etudes de modernisation de « Caravelle »	29.000	2.000
Etudes des matériels d'atterrissage automatique	8.000	2.000
Etudes d'avions d'affaires Mystère 20	6.000	2.000
Totaux (4)	169.000	47.600
	173.200	50.600

(1) Les totaux des chapitres 53-22 et 53-24 qui comprennent en outre, en article 2, quelques opérations intéressant la direction de la navigation aérienne (D.N.A.), s'élèvent respectivement à 7 millions de francs et à 174 millions de francs pour les autorisations de programme, à 5.100.000 F et à 49.100.000 F pour les crédits de paiement.

Cette liste d'opérations témoigne de la volonté du Gouvernement de pousser très activement la construction du prototype de l'appareil de transport supersonique Concorde, en collaboration avec l'industrie britannique, ainsi que la modernisation de Caravelle, qui a encore un long marché devant elle.

Certes, la menace de la concurrence américaine dans le domaine du supersonique ne doit pas être sous-estimée. Il semble, en effet, que les U. S. A. vont étudier un avion de transport de la classe Mach 2,2, avant de réaliser leur projet Mach 3. Le 15 août dernier, la Federal Aviation Agency (F. A. A.) a transmis ses spécifications aux constructeurs américains, en leur demandant de présenter leurs projets pour un avion de la classe de Mach 2,2 « ou mieux », pouvant être mis en service aux environs de 1970. Les propositions des constructeurs devront être remises le 15 janvier 1964 à la F. A. A., qui fera connaître son choix le 1^{er} mai de la même année.

Le projet américain prévoirait un avion d'une capacité de 125 à 160 passagers, avec un rayon d'action lui permettant de faire directement le trajet Paris—New York, ainsi que le fera la version long-courrier du transport supersonique Concorde.

Il n'en reste pas moins que l'appareil franco-britannique conserve l'avantage dans la mesure où les études sont déjà avancées.

D'autre part, les diverses commandes d'avions Concorde qui ont été passées par Panamerican World Airways, Continental Airlines et American Airlines, témoignent de l'intérêt très vif que suscite cet appareil sur le marché international, dans lequel il sera appelé, en toute hypothèse, à prendre une part importante.

Nous voudrions, d'autre part, que ne soient pas négligés les autres secteurs de la construction aéronautique civile et qu'y soient consacrés des crédits suffisants.

Nous insistons d'autant plus sur cette dernière recommandation que dans des secteurs encore libres de tout concurrent étranger et où nous avons toutes les chances de réussir, nous possédons une gamme de prototypes ou de projets extrêmement intéressants. Certes, chaque pays ne peut tout faire et il serait hautement souhaitable qu'une planification internationale basée sur la spécialisation régie la construction aéronautique civile. Tout au moins pourrait-on encourager une telle planification en Europe où existe déjà une association internationale de constructeurs de matériels aériens (A. I. C. M. A.). C'est dans cette optique que nous allons examiner les diverses réalisations françaises actuellement existantes et les projets entre lesquels il conviendrait de faire un choix, si l'on juge que tous ne justi-

fient pas, par leurs possibilités de commercialisation, un effort actuel pour les encourager. Encore ne faut-il surtout pas tous les abandonner.

1. *Etudes diverses.* — Les études de pointe et les études générales entreprises sur crédits militaires bénéficient à la construction aéronautique civile. Il existe cependant des études propres à cette dernière regroupées sous la rubrique « Divers » qui, de ce fait, semble être considérée avec hostilité par les services des finances et n'est même plus dotée pour l'année 1964. Elles sont pourtant indispensables. En sont sorties précédemment les études d'atterrissage automatique qui ont connu le succès que l'on sait et qui contribueront efficacement à allonger la série des « Caravelle ». Actuellement, ces études devraient porter en particulier sur :

— un enregistreur de vol qui permettrait une meilleure exploitation technique en ligne des avions commerciaux et donnerait de précieux renseignements aux experts du bureau « enquête-accidents » ;

— des instruments nouveaux de navigation et de contrôle ;

— des études aérodynamiques et d'aéroélasticité qui ne peuvent être déjà affectées à des programmes particuliers, etc.

Il est fondamental de ne pas négliger de telles études qui conditionnent le succès des opérations de l'avenir. C'est pour cela que nous réclamons en première urgence le rétablissement de la rubrique « Etudes diverses ».

2. *Appareil destiné à succéder à la « Caravelle ».* — L'avion T. S. S., même en version moyen-courrier ne peut être considéré comme le successeur de la « Caravelle ». Les étapes inférieures à 1.500 kilomètres continueront à être desservies par des appareils subsoniques rapides. En outre, l'augmentation progressive du trafic incite à concevoir des avions subsoniques pour étapes courtes disposant d'une grande capacité, de l'ordre de 150 et 200 places dès aujourd'hui, 300 places et plus encore pour la période qui suivra. L'Institut du transport aérien (I. T. A.) a déjà entrepris une étude de marché.

Il conviendrait de lancer rapidement, et en tout cas dès 1965, des études d'avant-projets chez les constructeurs, avec essais simultanés en soufflerie, en vue d'aboutir à une mise en service vers 1972 et à ne pas se trouver devancés par des constructeurs étrangers, tels les américains, qui ont déjà, à l'étude à l'heure actuelle, un avion de transport militaire susceptible de transporter 400 soldats équipés, sur 3.000 kilomètres, en décollant de pistes de 1.200 mètres de long ; appareil dont il sera facile de dériver une version civile.

3. *Mystère 20.* — La récente commande de cet avion par la P. A. A. démontre l'intérêt que nous avons à pousser les études concernant les secteurs libres de tout concurrent étranger. Le principe d'une aide à l'exportation s'élevant à 48 millions de francs pour cet avion, a été décidée. 30 millions ont été prévus à cet effet au collectif de 1963 (10 millions sur les crédits civils et 20 millions sur les crédits militaires). Le budget de l'aviation civile contribuera encore à cette opération pour des autorisations de programme se montant à 6 millions en 1964 et 2 millions en 1965, ce qui entraîne malheureusement la suppression de toutes les opérations intéressant les études diverses et l'aviation légère où nous avons pourtant des possibilités exceptionnelles de réussite.

4. *Bréguet 941.* — Cet appareil, dont les performances d'atterrissage et de décollage court sont remarquables, a été étudié avec une participation égale des budgets civil et militaire. Si les crédits militaires permettent de lancer une petite pré-série, il pourrait être envisagé d'aboutir à la certification civile de l'avion. Mais aucun crédit n'est prévu pour le lancement d'une version civile conçue pour le transport des passagers. Or une telle version, si elle était réalisée vers 1968, pourrait connaître des débouchés susceptibles d'alimenter, au minimum, une série de 50 appareils.

5. *Potez 840.* — Moins rapide, mais plus économique et de plus grande capacité que le Mystère 20, le Potez 840, également sans équivalent étranger, est destiné à satisfaire une autre gamme de besoins. Cet avion, techniquement excellent, a obtenu une aide du gouvernement irlandais pour sa production en Irlande. Nous nous félicitons de cette coopération internationale, mais il convient que l'appareil puisse aussi être construit en France.

Le collectif de 1963 prévoit cependant trois millions de francs pour les essais de cet appareil. Il serait encore temps d'agir sur les ventes à l'étranger de cet avion, en achetant quelques appareils pour satisfaire les besoins français (1).

(1) Par exemple pour remplacer les DC 3 du SGAC équipés en avions-laboratoires pour le contrôle et la régulation des aides radio à la navigation aérienne en espace aérien intérieur. Un achat a déjà été accordé par le collectif de 1963 (ch. 53-20).

6. Nord 262. — Cet avion constitue la version pressurisée du Nord 260 « Super-Broussard ». Il apparaît comme un successeur possible du DC 3 pour les étapes courtes à faible densité et intéresse, à ce titre, certains transporteurs américains.

Il serait extrêmement souhaitable que la mise au point du Bastan VII, qui permettrait de valoriser les performances du Nord 262 et de lui donner toutes ses chances de s'imposer sur le marché mondial, soit poursuivie.

On ne peut que regretter que rien ne soit prévu à cet effet au budget de 1964. Or, c'est maintenant qu'il faut prendre la décision si l'on veut aboutir à temps.

7. Avions légers de tourisme et de travail aérien. — Il n'existe pas en France de bimoteurs légers à moteurs à pistons et pour nos écoles, nos liaisons ministérielles, notre aviation d'affaires et de travail aérien il nous faut nous adresser aux fournisseurs américains. Dans le domaine des monomoteurs quelques réussites, dues à la ténacité de constructeurs isolés, ont permis à la France de conserver une place qui aurait dû être bien meilleure. Les « Rallye », « Ambassadeur », « Nousquetair », « Sancy », etc., ont trouvé acquéreurs en de nombreux pays. Avec une aide minime de l'Etat pour les études et le soutien des débuts de séries nous aurions pu écouler, depuis dix ou quinze ans, des milliers d'appareils de ce genre hors de nos frontières.

Cette aide a malheureusement fait défaut en temps utile, à la société Reims-Aviation, par exemple, qui s'est trouvée contrainte de céder la moitié de son capital à une société américaine : c'est évidemment, pour nos ouvriers, une solution meilleure que la fermeture pure et simple, mais il y aurait peut-être eu une autre solution possible.

8. Paris III. — Après le succès remporté par le Paris II, le Paris III devrait s'imposer comme avion d'affaires léger à réaction. On pourrait pour cela, soit participer à la mise au point définitive de l'avion, soit en commander quelques exemplaires qui trouveraient leur emploi à l'école de formation des pilotes de ligne (Saint-Yan).

9. Bi-turbopropulseur (Bi-Astazou). — Il y a deux ans les services techniques de l'aviation civile avaient considéré la possibilité de lancer un petit bi-turbopropulseur de transport. Faute de crédits ce projet a été abandonné en France, mais les Britanniques, utilisant le même moteur d'origine française ont réalisé un avion de ce programme (Short Turbo Skyvan) équipé de deux Astazou III Turboméca.

Aujourd'hui, la société S. F. E. R. M. A. a équipé des cellules de Beechcraft avec des « Astazou » et a produit l'avion « Marquis », aux brillantes performances. Elle propose aujourd'hui, en accord avec la société Beechcraft, un bi-Astazou pressurisé, dérivé du Queen Air. Cette opération serait susceptible de donner ses chances à la production française de turbopropulseurs légers, car l'appareil correspond à un besoin évident.

Il faudrait prévoir quelques crédits, d'ailleurs de faible importance, pour cette opération.

10. Avion bi-réacteur de 50 places. — Il est trop tard pour lancer un projet français de l'espèce. Mais il se trouve que Fokker qui a étudié un avion de ce programme (F. 28) a fait des propositions de coopération à Sud-Aviation au début de l'année 1963. Il y avait là une possibilité industrielle très intéressante. Malheureusement, le budget de 1964 ne prévoit pas de crédits pour cette affaire à laquelle il faudra probablement renoncer.

11. On ne trouve plus par ailleurs aucune indication permettant d'espérer la réalisation de nouveaux planeurs de performance dans notre pays et nous le déplorons très sincèrement.

Nous voyons donc que la situation de la construction aéronautique civile comporte de graves incertitudes et d'importantes lacunes dont, soyons en certains, la concurrence étrangère saura tirer profit. Dans ce domaine de dure compétition internationale l'Etat, qui s'est voulu industriel ou tuteur sévère, se doit d'avoir l'esprit d'entreprise — ce qui ne va pas sans prendre un minimum de risques — et de faire en temps opportun tous les investissements nécessaires.

Ici encore, il a fallu que le ministre fasse un choix et on ne peut le blâmer de celui auquel il s'est arrêté. On peut cependant regretter vivement qu'il ait été contraint à des éliminations aussi draconniennes par les limitations de crédit qui lui étaient imposées.

Il faudrait prendre, dès maintenant, une véritable loi-programme de la construction aéronautique et singulièrement de la construction aéronautique civile. Pour les opérations autres que le T. S. S., les développements de « Caravelle » et l'atterrissage automatique, il serait souhaitable qu'elles comprennent des auto-

risations de programme relatives aux projets intéressants existant actuellement et que l'on peut estimer de la façon suivante :

DESIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			
	1964	1965	1966	1967
	(En millions de francs.)			
1. — Etudes diverses.....	5	5	5	5
2. — Successeur de la Caravelle...	5	5	10	(1) 100
3. — Mystère 20 (2).....	6	2	"	"
4. — Bréguet 911.....	"	"	"	"
5. — Potez 810 (pour mémoire) (1)...	"	"	"	"
6. — Nord 262 et Bastan VI.....	10	10	"	"
7. — Avions légers.....	5	5	5	5
8. — Paris III.....	5	4	"	"
9. — Biturbo propulseur.....	9	4	"	"
10. — Bi-réacteur 50 places (F 28) (3)...	10	20	10	"
11. — Planeur (pour mémoire).....	"	"	"	"
Totaux	55	55	30	110

(1) Prolongements de l'action jusqu'en 1970-1972.

(2) Etant entendu qu'il y a 20 millions en 1963 et 10 millions en 1964, pris sur les crédits milliaires (expansion).

(3) Il aurait fallu déjà 5 millions en 1963.

(4) Achat d'un Potez 810 et recharges sur le chapitre 53-20 (6,8 millions) complétant celui accordé sur le collectif de 1963.

Il faudrait aussi que toutes les dispositions soient prises dans les différents domaines que cela concerne afin que se développe en France une véritable « aviation d'affaires ». Ce moyen d'accroître la productivité de nombreuses entreprises éparpillées sur le territoire serait en outre un nouveau domaine à exploiter pour notre industrie et une voie nouvelle à offrir au personnel pilote, navigateur, radio et mécanicien navigant issu de l'armée de l'air.

Enfin, il serait souhaitable que, dans les prochaines années, la construction du transport supersonique fasse l'objet d'une comptabilité budgétaire séparée, si l'on ne veut pas voir les crédits affectés aux « dépenses d'études et de prototypes de transport et d'appareils légers » être chaque fois entièrement absorbés par les opérations concernant le Concorde, au détriment de tous les autres projets.

IV. — L'Aéroport de Paris et son extension (Paris-Nord):

L'Aéroport de Paris est un établissement public ayant pour mission de gérer les aérodromes commerciaux d'Orly et du Bourget et certains aérodromes secondaires de la région parisienne.

Il supporte la charge de toutes les dépenses d'équipement, d'entretien et d'installation des aérodromes, y compris les aides radio à l'approche et à l'atterrissage, mais non comprises les dépenses afférentes au contrôle de la circulation aérienne qui dépendent du Centre de contrôle régional de Paris.

L'Aéroport de Paris bénéficie de toutes les redevances d'aéroport. Les dépenses d'investissement sont, pour la plupart, financées par voie d'emprunt.

Le compte d'exploitation prévisionnel de l'Aéroport de Paris s'élève en 1964 à 160.150.000 francs et la subvention de l'Etat inscrite au chapitre 45-61 pour l'année 1964 s'élève à 33 millions de francs et se décompose ainsi :

— amortissement des emprunts.....	23.140.000 F.
— participation aux charges d'intérêt des emprunts et aux dépenses supportées par l'Aéroport pour le compte de l'Etat.....	9.860.000
Total	33.000.000 F.

Il convient de rappeler que pour l'année 1963 la situation est la suivante :

DESIGNATION	PREVISIONS initiales faites en 1962.	PREVISIONS ajustées en 1963.
Exploitation	134.900.000	147.700.000
Affectation des emprunts.....	19.160.000	19.960.000
Subvention de l'Etat.....	30.000.000	33.000.000

Afin d'obtenir un meilleur équilibre financier, l'Aéroport de Paris ajustera le taux de la redevance de services passagers qui produira l'augmentation la plus notable de ses ressources. Cette mesure ne pourra cependant entrer en vigueur avant le 1^{er} janvier 1964 par suite des délais de procédure et il n'est actuellement pas possible de chiffrer l'augmentation des recettes qui en découlera.

En matière d'équipement, un léger retard a été pris par rapport à l'échéancier du plan de modernisation et d'équipement, mais il devrait être rattrapé à la fin de 1964, compte non tenu des augmentations de prix intervenues entre-temps.

ANNEES	PLAN	REALISATION
1962	91.500.000	91.632.000
1963	95.000.000	91.018.000
1964	90.000.000	96.904.000
Totaux	279.500.000	279.554.000

Le détail des investissements réalisés ou prévus en 1962, 1963 et 1964 figure dans le tableau ci-après :

DESIGNATION	1962	1963	1964
	Francs.		
1. — Orly.			
Travaux de première catégorie	3.338.000	2.500.000	2.500.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement	11.289.000	11.278.000	30.110.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles	12.660.000	12.507.000	3.350.000
Installations terminales	21.611.000	6.000.000	15.316.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux	268.000	8.500.000	8.600.000
Extension Ouest	258.000	2.310.000	1.546.000
Aménagements routiers	2.676.000	4.922.000	3.768.000
Autres opérations	15.255.000	15.994.000	12.700.000
Totaux Orly	70.385.000	64.041.000	77.890.000
2. — Le Bourget.			
Travaux de première catégorie	791.000	700.000	700.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement	1.415.000	3.021.000	190.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles	320.000	38.000	1.002.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux	6.775.000	10.314.000	3.820.000
Autres opérations	3.370.000	3.561.000	3.252.000
Totaux le Bourget	12.674.000	17.637.000	8.964.000
3. — Autres aérodromes et héliports	575.000	1.100.000	1.700.000
4. — Opérations communes	7.998.000	8.800.000	7.350.000
5. — Paris-Nord	"	40.000	1.000.000
Totaux	91.632.000	91.618.000	96.904.000

En 1964 sera poursuivie la construction de la piste n° 4 d'Orly pour quadriréacteurs. A Orly également on aménagera dans l'aérogare une nouvelle salle de départ pour les passagers conduits en autocar jusqu'à l'avion et on construira un hangar pour le lavage des avions. En outre, on achèvera l'entrepôt destiné à la compagnie I.B.M.

Nous mentionnerons enfin que le projet d'installation du musée de l'air à Orly prend corps et nous ne saurions trop encourager M. le ministre des travaux publics et des transports, M. le ministre des armées et l'Aéroport de Paris à prendre enfin les dispositions qui permettront de sauver les inestimables collections abritées « temporairement » depuis vingt ans à Chalais-Meudon.

Au Bourget, les travaux d'équipement se poursuivront à une cadence plus faible. Ils comprendront essentiellement la construction d'un bâtiment du commissariat hôtelier qui servira aux expositions aéronautiques. Diverses extensions seront également réalisées dans la zone industrielle et commerciale.

Sur les autres aérodromes très peu d'opérations sont prévues, et c'est là une grave lacune. En effet, la région parisienne ne dispose que d'un seul aérodrome (Toussus-le-Noble) pour les avions d'affaires et de tourisme effectuant des liaisons internationales. Or cet aérodrome est saturé depuis plusieurs années déjà sans que l'on ait rien fait pour accroître sa capacité ou créer un deuxième terrain affecté au même usage. L'aéroport de Paris se contente de refuser l'implantation des entreprises nouvelles ou des aéro-clubs désireux d'effectuer des voyages internationaux. Comme en matière de construction aéronautique, l'aviation de tourisme et d'affaires est, là aussi, sacrifiée au profit des réalisations spectaculaires, alors qu'il s'agit d'un secteur qui devrait connaître — si l'on voulait bien y consacrer les quelques crédits nécessaires — une expansion considérable. Il semble d'autre part que l'on redoute en France l'immixtion du trafic aérien privé dans le trafic commercial, bien que le problème soit résolu depuis longtemps sur des aérodromes connaissant un trafic bien supérieur à celui d'Orly tels que New York et Chicago, où de nombreux avions privés atterrissent ou décollent couramment, même en régime V.F.R.

En ce qui concerne Paris-Nord, l'étude du projet se poursuivra en 1964. A ce propos, nous serions heureux de savoir ce que l'on envisage comme moyen de communication rapide entre le centre de Paris et ce nouvel aéroport. Nous espérons qu'une solution meilleure que celle choisie pour Orly sera retenue. L'expérience de la liaison Paris-Orly par l'autoroute du Sud démontre chaque jour et de plus en plus fréquemment que des passagers manquent le départ de leur avion par la faute des encombrements. Il serait impardonnable de renouveler une telle erreur à l'ère du transport supersonique et d'imposer aux passagers une heure ou deux de trajet entre le nouvel aérodrome et le centre de Paris alors qu'ils auront mis trois heures trente pour franchir la distance de New York—Paris.

V. — Air France et Air Union.

A. — POSITION DE LA COMPAGNIE DANS LE CONTEXTE DU TRAFIC AÉRIEN MONDIAL

La situation de surcapacité des compagnies aériennes mondiales qui aurait pu évoluer vers une solution d'entente sur le plan de l'offre ou sur celui des prix s'est au contraire aggravée sous l'influence des compagnies américaines qui cherchent à assurer leur suprématie sur l'Atlantique Nord, secteur clé du transport aérien mondial et surtout qui sont convaincues que le volume des passages peut être multiplié par une substantielle réduction des prix, théorie particulièrement séduisante dans la période actuelle de suréquipement.

Cette action des compagnies américaines est vigoureusement soutenue par les autorités aéronautiques des U. S. A. qui, très récemment encore, viennent de réaffirmer leur volonté d'aboutir à cette baisse substantielle des tarifs aériens, afin de toucher de nouvelles couches de clientèle, sans accepter pour autant de se plier à un contrôle des capacités mises en œuvre.

Cette situation de concurrence excessive sur les lignes internationales rend plus que jamais nécessaire la cohésion des entreprises européennes par la réalisation d'Air Union qui fait encore actuellement l'objet, sur le plan diplomatique, de consultations entre les quatre Gouvernements intéressés, nous y reviendrons plus loin.

En Afrique noire et à Madagascar, où l'influence des compagnies françaises demeure prépondérante, il a été jugé nécessaire de bien distinguer les zones d'activité de ces compagnies de façon à rendre plus efficace l'action qu'elles peuvent mener pour une coopération toujours plus étroite avec les compagnies

autochtones: Air Afrique et Air Madagascar. Air France s'est vu, dans ces conditions, attribuer les secteurs du Sénégal et de Madagascar; le groupe U. A. T./T. A. I., aujourd'hui devenu l'U. T. A., la desserte des autres Etats de l'Afrique noire d'expression française en sus des droits qu'il détenait déjà sur les Rhodésies et l'Afrique du Sud. Ainsi se trouve réalisée l'unité d'action du transport aérien français dans un continent en pleine évolution et une répartition équitable entre les compagnies françaises des conséquences de la récession due au développement normal des compagnies locales.

B. — LA FLOTTE D'AIR FRANCE

Elle comprend actuellement :

- 22 Boeing 707/328 B « Intercontinental » dont 4 livrés au titre du programme d'investissement pour 1963 ;
- 40 Caravelle SE 210 dont une louée à la Sabena à compter du 1^{er} avril 1963 et une louée à la Swissair ;
- 9 Lockheed L. 1649 Super-Starliner dont 3 hors exploitation ;
- 21 Lockheed L. 1049 G Super-Constellation dont 9 hors exploitation et 4 transformés en cargos ;
- 4 Lockheed L. 749 Constellation tous hors exploitation ;
- 12 Bréguet BR 763 Provence dont 3 hors exploitation ;
- 1 Douglas DC 6 mis à la disposition d'Air Nautic à compter du 3 avril 1962 ;
- 26 Douglas DC. 4 dont 15 loués à diverses compagnies (en particulier à Air Afrique) + 2 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;
- 14 Douglas DC. 3 dont 5 loués à diverses compagnies + 15 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;
- 15 T. 6 tous hors exploitation.

C. — TRAFIC D'AIR FRANCE

Trafic propre à la compagnie, compte non tenu en 1961 et 1962 du trafic réalisé par les avions d'Air France frétés à Air Afrique.

DESIGNATION	1946	1961	1962	VARIATION 1961-1962
Kilomètres parcourus (en millions)	20.646	98.399,7	100.394	+ 4
Passagers transportés (en milliers)	297	3.354	3.449	+ 3
Poste transportée (en tonnes)	4.196	25.482	"	"
Messageries transportées (en tonnes)	5.088	56.126,2	"	"
Passagers/kilomètre (en milliers)	339.862	4.774.598	5.104.058	+ 7
Total (milliers de tonnes/kilomètre)	50.642	568.476,3	607.487	+ 7

D. — PARTICIPATIONS EXTERIEURES

En ce qui concerne les participations extérieures d'Air France, nous retiendrons que la compagnie nationale détient :

- A. — 24,95 p. 100 du capital (7.500.000 F) de la compagnie Air Inter ;
- B. — 75 p. 100 du capital (800.000 F) de la société Air Nautic ;
- C. — 21,04 p. 100 du capital (21.000.000 dirhams) de la compagnie Royal Air Maroc ;
- D. — 24 p. 100 du capital (200.000 F) de la compagnie Royal Air Cambodge ;
- E. — 30 p. 100 du capital (18.750.000 livres libanaises) des Middle East Air Lines ;
- F. — 49 p. 100 du capital (1.057.000 F) de la compagnie Tunis Air ;
- G. — 38,26 p. 100 du capital (460 millions de francs CFA) de la compagnie Air Madagascar ;
- H. — 49,37 p. 100 du capital (73.000 F) de la compagnie sans activité Air Somalie ;
- I. — 20,50 p. 100 du capital (6.720.000 F) de la compagnie Air Viet-Nam ;
- J. — 20 p. 100 du capital (606.500 F) de la compagnie Air Laos ;
- K. — 17,7 p. 100 du capital (25 millions de francs) de la compagnie Air Algérie ;

- L. — Une participation de 52.400 sur le capital de 29 millions du C. N. I. T. ;
- M. — 10 p. 100 du capital (100.000 F) de la Société d'équipement touristique de la Corse ;
- N. — 24 p. 100 du capital (2.920 F) de la Société internationale de télécommunications aéro (S. I. T. A.) ;
- O. — 25 p. 100 du capital, soit 798.000 F de la Maison des anciens combattants ;
- P. — 4 p. 100 du capital, soit 20.000 F de la société d'étude d'un grand hôtel à Paris ;
- Q. — 4 p. 100 du capital, soit 5.174.170 F du capital de la Société centrale immobilière de la caisse des dépôts ;
- R. — Une participation de 320.000 F à l'Office central interprofessionnel du logement ;
- S. — Une participation de 50.000 F sur le capital de 330.000 F de la Société d'étude hôtelière ;
- T. — Une participation de 3.500 F sur le capital de 8 millions de francs de la Société pour le développement économique du Tchad ;
- U. — Une participation de 6.800 F (soit 30 p. 100) au capital de la société immobilière Pasteur-Vaugirard ;
- V. — Une participation de 22.400 F sur le capital de 158.000 F de France-Tourisme Service,

et, en outre, des participations à de nombreuses sociétés de construction pour le logement du personnel en France, en Afrique du Nord, etc.

Air France avait enfin une participation de 26 p. 100 sur les 1.500.000 F du capital de la société Aérotec actuellement en liquidation.

E. — ACTIVITÉS DE LA COMPAGNIE

Les résultats de l'année 1962 n'ont pas été très favorables à Air France qui a subi, comme ses concurrents du secteur international, la crise générale du transport aérien. Nous reconnaissons qu'elle a eu le mérite d'y avoir mieux fait face que d'autres, en dépit des répercussions de deux accidents de Boeing survenus au mois de juin 1962. Le trafic de la compagnie nationale mesuré en passagers/kilomètres, s'est accru de 7 p. 100 en 1962 par rapport à 1961, mais la baisse de la recette unitaire au passager/kilomètre, due au développement des voyages groupés à tarif réduit, n'a pas permis d'enregistrer une amélioration de la situation financière qui se traduira par un déficit de l'ordre de 100 millions en 1963, contre un déficit de 113 millions en 1962 et de 53 millions en 1961.

Ceci représente un effort d'économie entrepris au cours de l'exercice pour comprimer des dépenses injustifiées. Il faut en apprécier la valeur et souhaiter que des mesures rationnelles permettent enfin à Air France de trouver un équilibre financier stable, sinon de devenir bénéficiaire.

A cet effet, les programmes d'investissement ont été revus dès 1962 et le programme d'exploitation 1963 a été établi pour assurer au mieux le plein emploi de la flotte existante, l'augmentation du trafic escomptée étant de 10 p. 100 par rapport à l'année précédente. Une rigoureuse politique d'emploi a conduit à limiter l'embauche de personnel nouveau et, dès le mois de juin 1963, les effectifs totaux de la compagnie se sont révélés inférieurs à ceux des mois correspondants de 1962.

Le programme d'équipement en matériel aérien a été sensiblement réduit par rapport aux prévisions antérieures ; c'est ainsi qu'il est prévu pour 1964 la livraison de deux Boeing intercontinentaux au lieu de trois ; le parc de Caravelles, de son côté, n'augmentant que d'une unité (précédemment comprise dans le programme 1963 et dont la livraison a été retardée d'une année), par suite de l'évolution prévisible du trafic, notamment sur l'Algérie.

Parallèlement à ces actions qui permettent de mieux ajuster les moyens au trafic, un nouveau contrat entre l'Etat et la compagnie Air France est en cours de signature. Cette nouvelle convention qui comporte un plafonnement de l'aide de l'Etat et qui a un caractère pluriannuel coïncidant plus étroitement avec le cadre des plans d'expansion et d'investissements, vise à faire partager plus directement la compagnie aux risques financiers de l'exploitation. Elle comporte des clauses de révision qui conservent aux crédits de subvention demandés un caractère évaluatif.

En ce qui concerne son infrastructure industrielle et commerciale, Air France poursuit ses efforts d'amélioration de la productivité et d'adaptation des moyens aux techniques nouvelles pour diminuer les prix de revient d'entretien et de révisions du matériel ou faire face à l'accroissement du trafic

sans augmentation des effectifs. Air France participe par ailleurs pour 1 million de francs aux travaux d'extension et d'élargissement de la piste de Toulouse-Montaudran qui dessert son atelier de révision de Toulouse (1).

Elle prévoit également l'implantation de deux agences nouvelles, l'une à Malaga (ou Alicante) pour répondre au développement touristique de l'Espagne du Sud, l'autre aux Barbades (ou à Trinidad), en vue de l'établissement futur d'une ligne entre New York et les Antilles.

Nous enregistrons avec satisfaction les mesures qui ont été prises par la compagnie pour réduire ses charges et nous encourageons l'administration de tutelle de continuer à exercer son contrôle en vue d'une recherche constante de la meilleure productivité et de la compression des dépenses mal justifiées.

Par ailleurs, la question d'Air Union semble progresser très lentement. La réalisation de ce projet, par la suppression de la concurrence entre certaines compagnies européennes et une mise en commun des moyens, contribuerait cependant puissamment à améliorer la rentabilité des transports aériens internationaux.

Nous serions heureux de voir le Gouvernement pousser à l'aboutissement de ce projet, après tant d'années perdues qui ont détérioré considérablement la position française initiale.

VI. — Air Inter.

Le chapitre 45-81 accorde à la compagnie Air Inter une subvention de 2 millions de francs, en augmentation de 1 million sur le crédit déjà inscrit en 1962 et 1963. Il s'agit là d'un crédit évaluatif dont le montant devra être reconsidéré en fin d'exercice au vu des résultats obtenus.

Ce crédit est destiné à couvrir la participation de l'Etat au déficit d'exploitation des liaisons intérieures jugées indispensables à la décentralisation régionale.

La subvention versée par l'Etat à la compagnie Air Inter a donc un caractère sélectif.

Les lignes qui bénéficient actuellement de cette subvention sont, d'une part, les lignes transversales et, d'autre part, les lignes à destination de la Bretagne, de l'Auvergne et du Bas Languedoc.

Sur ces lignes, le déficit d'exploitation est partagé en raison de 47,5 p. 100 pour l'Etat, 47,5 p. 100 pour les collectivités locales et 5 p. 100 pour la compagnie Air Inter.

Cette aide de l'Etat et des collectivités a un caractère transitoire. Comme nous le disions l'an dernier, le but final à atteindre demeure la réalisation d'un service rentable pour l'exploitant et payant pour les collectivités. Au demeurant ce résultat est d'ores et déjà atteint ou très près de l'être sur un certain nombre de lignes radiales au départ de Paris vers la province.

La progression enregistrée à cet égard depuis 1961 mérite d'être soulignée : 80.000 passagers payants ont été transportés par Air Inter sur les lignes intérieures en 1961, 185.000 en 1962, 220.000 le seront en 1963 et vraisemblablement près de 400.000 en 1964.

Le déficit total qui représentait en 1961 25 p. 100 du chiffre d'affaires n'en représente plus que 15 p. 100 en 1962 et 1963 pour l'ensemble des lignes subventionnées ou non par l'Etat.

La participation des chambres de commerce au capital d'Air Inter qui est intervenue en 1962 a permis par ailleurs de renforcer la cohésion des rapports entre l'entreprise et les usagers. Le capital de la société qui était à l'origine de 4 millions de francs a été porté successivement à 550 millions de francs en 1960 et 750 millions de francs en 1962 (francs anciens).

Ce capital est actuellement réparti de la façon suivante :

Air France	24,95 p. 100	}	53,90 p. 100.
S. N. C. F.	24,95 —		
Caisse des dépôts.....	4 —	}	17,61 —
Banque de l'Indochine.....	—		
Banque de Paris.....	—		
Banque Lazard	—		
J. T. A. (U. A. T./T. A. I.).....	13,20 —	}	3,60 —
Compagnie de navigation mixte.....	3,60 —		
Aigle Azur	2,67 —		
Rapides de Lorraine.....	3,74 —		
Chambres de commerce.....	5,28 —	}	100 p. 100.

(1) Participation justifiée par le fait qu'Air France est pratiquement la seule utilisatrice de ce terrain dont elle est l'exploitant.

L'Etat reste donc directement ou indirectement majoritaire dans la nouvelle répartition du capital.

Les perspectives financières de l'exercice 1964 sont dominées par les problèmes d'équipement.

En 1962 Air Inter avait pu se libérer de la nécessité d'accepter l'aide intéressée qui lui était apportée par ses associés sous forme d'affrètement de matériel en faisant l'acquisition de cinq avions Viscount, auprès de la compagnie nationale Air France, grâce à un prêt à moyen terme de la Caisse des dépôts. Deux autres appareils du même type ont été acquis et mis en service en 1963.

Un des Viscount ayant été détruit au cours de l'été 1963, la flotte d'Air Inter s'est composée cette année de six Viscount, de deux Viking loués à la société Air Nautic, plus, pendant les saisons d'été, d'un DC 6 loué à la compagnie T. A. 1. et, occasionnellement, d'un ou deux Constellation Super G d'Air France, d'un DC 4 du S. G. A. C. et d'un N 260 en cours d'expérimentation au S. G. A. C.

La réalisation des objectifs du IV^e plan de modernisation et d'équipement impose à la société de faire sans tarder un nouvel effort d'équipement non seulement pour ouvrir de nouvelles liaisons mais encore pour intensifier la fréquence des services sur les liaisons déjà existantes ; elle ne peut être condamnée à l'immobilisme.

Dès maintenant un accord (1) est intervenu entre Air Inter et la société Nord-Aviation pour l'acquisition de quatre avions du type Nord 262 qui seront mis en service au printemps 1964, en principe sur les lignes suivantes :

Paris—Nantes ;
Paris—Clermont—Lyon ;
Nantes—Lyon—Nîmes ;
Lyon—Bordeaux ou Toulouse.

Le remplacement des Viking loués à Air Nautic et du Viscount perdu récemment par la société s'ajoutant à la nécessité d'intensifier la fréquence des services sur Toulouse, Marseille, Lyon, Bordeaux et Strasbourg impliquent l'acquisition d'au moins quatre nouveaux appareils. A cet égard et indépendamment des Nord 262 dont le rôle est surtout de défricher à moindres frais des lignes nouvelles, le choix reste encore à faire entre deux formules : celle d'une flotte homogène d'avions de 50 à 60 places permettant de multiplier les services sur les lignes existantes et celle d'une flotte mixte composée d'avions de 50 à 60 places et de Caravelle permettant d'améliorer la qualité du service rendu sur les axes où le potentiel de trafic est le plus important.

Ainsi Air Inter connaît une expansion encourageante. Mais au moment où il est encore possible d'orienter cette expansion nous voudrions formuler trois observations :

1. — Il conviendra de ne pas tomber dans l'erreur commise au moment du développement des voies ferrées et de ne pas réclamer une escale d'Air Inter dans chaque sous-préfecture comme jadis on avait réclaté (et obtenu) une gare de chemin de fer. Nous espérons que les autorités locales feront preuve, en ce domaine, de toute la sagesse désirable. D'ailleurs la méthode des subventions sélectives utilisée par le Gouvernement constituera, nous en sommes persuadés, un frein efficace à toute tendance de développement anarchique du réseau d'Air Inter.

2. — Par contre, il serait seunaitable qu'Air Inter puisse assurer des services frontaliers sur les prolongements naturels des lignes radiales (par exemple : Perpignan—Barcelone, Mulhouse—Zurich, Strasbourg—Stuttgart, Lille—Ostende). Cela serait plus rationnel que de « concurrencer » Air France sur des lignes telles que Paris—Marseille ou Paris—Nice.

3. — Il semble qu'Air Inter, contrairement à l'exemple donné par le réseau intérieur américain, ait tendance à s'orienter vers les formules d'exploitation commerciales utilisées par les grandes compagnies internationales, avec force hôtesse et prestations à bord (2). Or, ce n'est pas ce qu'attendent les usagers. Dans l'ensemble, ils préféreraient moins de prestations annexes « gratuites » et des tarifs inférieurs. En outre, il faudra certainement envisager, d'ici peu, l'extension et la démocratisation du

(1) Cet accord prévoit en particulier un abattement de 15 p. 100 sur le prix de vente des quatre premiers appareils.

En outre, le F. I. A. T. (Fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire) a participé à cet achat pour 3.200.000 francs, ce qui permettra à Air Inter de diminuer les annuités d'amortissement de ces appareils.

(2) Il convient d'observer que le personnel commercial est imposé, dans certaines limites, par la réglementation française qui pourrait être assouplie en ce qui concerne le trafic intérieur.

réseau intérieur avec des « aérobuses » de 20 à 25 places, sans équipage commercial, où un membre de l'équipage pourrait percevoir, à l'embarquement, le prix du passage des voyageurs n'ayant pas eu le temps de réserver leur place au guichet de la ville d'escale.

VII. — La fusion des compagnies U. A. T. - T. A. I.

La fusion des deux compagnies U. A. T. et T. A. I. n'a pas de répercussion budgétaire directe. Nous avons cru cependant devoir l'évoquer ici en considération des modifications importantes qu'elle apporte à la structure de nos transports aériens.

En septembre dernier, franchissant l'ultime étape juridique de la procédure d'union, les assemblées générales des deux associés ont approuvé le projet de traité de fusion. Désormais il n'y aura plus qu'une personne morale qui prendra le nom d'U. T. A. (Union des transports aériens) et regroupera son exploitation au Bourget.

Mais souhaitons que de cette fusion résulte une exploitation parfaitement rentable pour le plus grand profit des utilisateurs et de l'économie française.

VIII. — Les organismes aéronautiques internationaux (A. S. E. C. N. A., O. G. S. A., Eurocontrol).

A. — A. S. E. C. N. A.

Nous rappelons que l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar a été créée en 1960 pour permettre à l'infrastructure aéronautique d'Afrique de fonctionner en toute sécurité et d'éviter les perturbations qui n'auraient pas manqué de se produire à l'occasion de l'accession à l'indépendance des Etats de l'Ancienne Afrique française et de Madagascar.

La poursuite de l'équipement aéronautique des Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. est assurée grâce à une subvention de l'Etat français inscrite au budget du secrétariat général à l'aviation (chap. 68-90), subvention qui est complétée par des participations des Etats africains et malgache, participations souvent prélevées sur les contributions du F. A. C.

Pour 1964, la subvention française aurait dû être de 25 millions de francs selon les prévisions établies par les dirigeants de l'A. S. E. C. N. A. Elle a été ramenée à 20 millions en même temps que l'on demande à cet organisme de terminer en priorité l'aérodrome d'Ivato à Madagascar. Cette décision implique que les travaux seront ralentis dans les autres Etats. Il y a là une option politique dont la responsabilité incombe au Gouvernement. Nous tenions simplement à attirer son attention sur les conséquences de la réduction de la subvention accordée à l'A. S. E. C. N. A.

Par contre nous serons plus fermes sur l'observation suivante : la subvention accordée à l'A. S. E. C. N. A. est prélevée sur les crédits accordés au S. G. A. C. au titre du plan d'équipement dont nous savons déjà combien il est insuffisant. Cette anomalie doit cesser. Il conviendrait : soit d'inscrire la subvention de l'A. S. E. C. N. A. à un autre budget, soit de la maintenir au budget de l'aviation civile en supplément des crédits correspondant à la tranche annuelle du plan.

B. — O. G. S. A.

L'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara a été créée en 1962 pour des raisons et dans des circonstances analogues à celles ayant entraîné la création de l'A. S. E. C. N. A.

La France participe au fonctionnement de cet organisme par dotation du chapitre 41-92 dont le montant s'est élevé à 30.950.239 francs en 1963. Ces crédits ont été maintenus au budget de 1964, alors que les frais de fonctionnement de l'O. G. S. A. se sont accrus. Le déficit prévu est de l'ordre de 7.500.000 F. Il est peu probable que le Gouvernement algérien soit en mesure de le combler. Cette charge supplémentaire incombera donc à la France et nous la verrons très certainement apparaître dans la prochaine loi de finances rectificative pour 1964.

L'O. G. S. A. vit toujours sous le régime du décret n° 62.204 du 21 février 1962, c'est dire combien son existence est précaire. Il conviendrait de lui donner au plus vite un statut algérien garanti par une convention franco-algérienne, afin de lui procurer la régularité juridique et la stabilité nécessaires à son bon fonctionnement.

Nous ferons alors à son sujet la même observation que nous venons de faire ci-dessus à propos de l'A. S. E. C. N. A. quant à l'inscription de ces crédits au budget de l'aviation civile.

C. — EUROCONTROL

Bien que la participation financière de la France au fonctionnement d'Eurocontrol figure au budget des affaires étrangères, nous ne saurions passer ici sous silence cet organisme appelé à jouer un rôle fondamental dans l'écoulement du trafic aérien en Europe.

La ratification par tous les Etats participant à la convention régissant Eurocontrol est maintenant chose faite. Nous rappelons que ces Etats sont au nombre de six : Royaume-Uni, France, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg. Nous souhaitons vivement que l'aide attendue d'Eurocontrol entre rapidement dans les faits et que son champ d'action soit étendu aux autres Etats européens, en particulier à l'Irlande avec qui les pourparlers sont en cours.

IX. — La formation aéronautique et les aéro-clubs.

La formation aéronautique et l'activité des aéro-clubs sont étroitement liées. Si la formation aéronautique plus spécialisée tend à former des professionnels, les aéro-clubs dispensent une formation aéronautique générale, éveillent les vocations, initient les futurs usagers des transports aériens. Leur activité est harmonisée par trois grands organismes : l'Aéro-Club de France, la Fédération nationale aéronautique française, et la Fédération nationale des parachutistes français.

Grâce à ses aéro-clubs, la France est le second pays du monde, après les Etats-Unis, pour l'activité aérienne privée. Cela est dû, en grande partie, à une politique continue des pouvoirs publics qui a tendu, depuis 1936, à développer l'aviation légère.

Les résultats obtenus se traduisent ainsi :

Associations de sports aériens et d'aviation légère :

327 aéro-clubs agréés ;

80 aéro-clubs non agréés,

représentant environ 25.000 adhérents regroupés au sein de la Fédération nationale aéronautique française.

A ces aéro-clubs, se consacrant essentiellement au vol à moteur, il faut ajouter :

— 92 centres inter-clubs de vol à voile ;

— 16 centres inter-clubs de parachutisme.

Evolution du parc aérien d'aviation légère (clubs et privés).

1960	1961	1962	1963
2.000	2.200	2.650	2.925

En outre, le nombre des planeurs en service est d'environ 800.

Ce parc aérien est encore actuellement le plus important d'Europe : trois fois celui de l'Italie, un peu plus de deux fois celui du Royaume-Uni.

Activité.

DÉSIGNATION	1960	1961	1962
Heures de vol moteur :			
Total	250.000	280.000	310.000
Moins de 21 ans	40.000	46.000	56.000
Heures de vol planeur :			
Total	76.000	90.000	95.000
Moins de 21 ans	24.000	28.000	30.000
Sauts en parachute	30.000	40.000	48.000

Certains se demandent quel est l'intérêt d'encourager l'activité aérienne privée, « Pourquoi accorder à l'aviation légère ce que l'on n'accorde pas à l'automobile ou au yachting ? », disent-ils.

On pourrait avancer que c'est parce que l'avion, même de faible puissance, coûte bien plus cher qu'une automobile ou qu'un dériveur, que le déplacement dans le milieu aérien n'est pas un phénomène inné et, que pour accepter l'avion comme moyen normal de locomotion, il faut vaincre une certaine appréhension initiale et acquérir une certaine accoutumance, qu'il est donc nécessaire d'attirer une partie de la jeunesse vers l'aviation pour recruter les pilotes, les techniciens et les ingé-

nieurs sans lesquels il n'y aurait pas d'activité aéronautique. Mais le meilleur argument en faveur de cette aide est la valeur de la formation morale de la jeunesse qu'elle permet de réaliser. L'unanimité est acquise sur ce point et ce n'est pas dans cette enceinte qu'il est nécessaire d'y insister.

Les crédits accordés aux aéro-clubs en 1964 figurent ci-après, comparés à ceux de 1963 et de 1962 :

DESIGNATION	1962		1963		1964	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
Chapitre 43-91. — Subventions diverses :						
Article 2. — Formation aéronautique. — Travail aérien. — Transports.....		1.756		1.821		2.082
Chapitre 66-70. — Subvention pour l'acquisition d'appareils légers.....	2.900	1.700	5.900	6.300	5.900	5.900
Avions	2.000	1.200	4.500	4.600	4.500	4.500
Planeurs	700	300	1.000	1.300	1.000	1.000
Parachutes	200	200	400	400	400	400
Chapitre 66-71. — Aménagement d'aérodromes par les collectivités locales.....	350	350	350	300	500	300

Il convient de noter également que les crédits du chapitre 44-91 : « Dégrevement des carburants utilisés par l'aviation civile » bénéficient aux aéro-clubs à concurrence de 65 p. 100 de leur consommation.

Cette action est-elle suffisante ? Pour nous prononcer, examinons les résultats obtenus dans le développement de l'esprit aéronautique et dans la constitution de notre parc aérien d'avions légers.

Nous avons vu qu'il était nécessaire d'intervenir pour provoquer et entretenir l'apparition de vocations aéronautiques. Cela se traduit par la naissance d'un « esprit aéronautique » qui a été très vivace en France dans les années 1918-1938 et qui est fait essentiellement de solidarité humaine, d'abnégation et de dévouement à un idéal très élevé, ainsi qu'au service public. Or, il apparaît nettement, depuis la dernière guerre mondiale que, dans certains milieux professionnels, l'esprit aéronautique a eu parfois tendance à s'effacer devant l'esprit revendicatif, même au sein de la fonction publique. Dans ce dernier cas, cela est dû certainement, en grande partie, à l'absence d'action en faveur du développement de l'activité aérienne parmi les personnels participant au sol à l'exécution des voyages aériens. Imaginerait-on un préfet de police, des ingénieurs de l'industrie automobile, des ingénieurs des ponts et chaussées, qui ne posséderaient pas leur permis de conduire et n'auraient pas une connaissance concrète du code de la route ? C'est pourtant ce qui se produit en matière d'aéronautique où, parmi les personnels des services publics et des entreprises nationalisées ou privées, il n'en est pas un sur cent, depuis les plus hauts dirigeants jusqu'aux plus modestes agents, qui soit pilote actif. Certes le S. F. A. T. A. T. dispose bien, au chapitre 34-72, article 9, de quelques crédits (30.000 francs) destinés à rembourser partiellement les heures de vol effectuées en aéro-clubs par certains personnels du S. G. A. C. Mais, outre que ces crédits sont insuffisants, le système de remboursement partiel est peu efficace. Il faudrait offrir aux intéressés un contingent annuel d'heures gratuites s'élevant à vingt heures pour les deux premières années (obtention du brevet), à dix heures pour les années suivantes (maintien de la licence). Au-delà, le prix des heures de vol serait, d'abord partiellement, puis après un nouveau contingent, entièrement à leur charge. Un effort analogue devrait d'ailleurs être fait dans le sein des compagnies de transport aérien.

Considérons maintenant notre parc aérien privé. Il s'élève actuellement à 2.925 avions légers environ. Or, aux Etats-Unis, il existe 60.000 avions privés pour 160 millions d'habitants. Si l'on rapporte ce chiffre à la population française, c'est à 18.000 avions que l'on pourrait estimer le parc aérien privé potentiel. Les conditions en France et aux Etats-Unis étant différentes, on ramènera cette estimation entre 5.000 et 10.000 appareils qui disposeraient d'un espace s'étendant bien au-delà de nos frontières. Imagine-t-on le puissant instrument de propagande que constituerait un parc de plusieurs milliers d'avions

français de tourisme ou d'affaires fréquentant les aérodromes d'Europe, d'Afrique ou d'Asie ?

A tout le moins faudrait-il permettre à ceux de nos pilotes privés qui volent au-delà de nos frontières sur du matériel de fabrication française d'accomplir leurs voyages en toute sécurité. Or, il n'existe pas encore actuellement en France de formation destinée à l'obtention de la qualification de vol aux instruments (I. F. R.) pour les pilotes privés. Les services français de l'aviation civile n'ont pas mis au point, jusqu'à présent, la réglementation d'une qualification I. F. R. réduite ; en outre, ils n'ont pu obtenir les avions et les instructeurs nécessaires à cette formation. Si bien que nos pilotes privés vont s'entraîner en Suisse, par exemple, pour obtenir une qualification réduite de vol aux instruments dont ils demandent ensuite la validation en France. De même, il n'existe pas encore en France de matériels efficaces et bon marché pour équiper les avions légers en vue des vols I. F. R. car on n'a pu financer d'études pour cela. Il faut donc acheter des avions ou des équipements spécialisés aux Etats-Unis.

Donc, comme nous avons pu le constater plus haut en matière de construction aéronautique et à propos de l'Aéroport de Paris, l'aviation privée est encore la parente pauvre en matière de formation aéronautique.

Cela est d'autant plus regrettable que les quelques crédits accordés à ce secteur sont ou seraient facilement récupérés. D'ores et déjà, les pilotes privés formés par les aéro-clubs et qui se rendent acquéreurs d'un aéronef paient intégralement le prix de leur avion, T. V. A. comprise, puisque les particuliers ou les entreprises ne bénéficient pas en fait de la prime d'achat. En outre, si l'essence consommée est partiellement détaxée, il reste encore 0,35 franc environ de taxes payées sur chaque litre.

Mais surtout lorsque l'aviation privée aura atteint en France l'importance qu'elle devrait avoir il ne sera plus nécessaire de lui accorder toute l'aide qu'il lui faudrait aujourd'hui ; elle sera au contraire une source supplémentaire de prospérité.

Dans ce domaine où un effort minime donnerait des résultats hors de proportion avec la dépense consentie nous regrettons des demi-mesures, insuffisantes à donner l'impulsion définitive. En conséquence, nous recommandons vivement au Gouvernement d'accroître son action en vue de doter rapidement notre pays d'un parc aérien privé et de l'infrastructure correspondant à sa population et à son niveau économique.

X. — Les problèmes de personnel du S. G. A. C.

Le secrétariat général à l'aviation civile connaît, en ce qui concerne son personnel, deux sortes de difficultés :

- insuffisance généralisée des effectifs ;
- inadéquation des statuts à certaines fonctions techniques.

A. — INSUFFISANCE GÉNÉRALISÉE DES EFFECTIFS

Comme nous le soulignons déjà l'année dernière, de 1947 à 1963, les effectifs de l'aviation civile, qui comprennent non seulement ceux des services centraux mais aussi les agents des services extérieurs des bases et des stations isolées sont restés stationnaires, aux environs de 10.000 personnes, alors que le trafic aérien décuplait au cours de la même période.

La S. G. A. C. ne peut donc faire face aux exigences nouvelles imposées par le progrès technique et l'accroissement du trafic et un grand nombre de tâches qui devraient être les siennes, dont des tâches intéressant directement la sécurité des vols, ne sont pas assurées. Malgré ses demandes réitérées, il n'avait jusqu'ici pratiquement jamais obtenu d'amélioration.

Le projet de budget 1964 lui ouvre enfin 327 (1) emplois nouveaux, ce qui est d'ailleurs, et de loin, très insuffisant :

1 emploi d'ingénieur en chef chargé des fonctions de conseiller pour l'aviation civile à l'étranger (gagé par la suppression de deux emplois d'officiers : 1 commandant P. N., 1 capitaine P. N. N.).

88 emplois de personnel administratif d'exécution.

1 emploi d'assistante sociale.

38 emplois de personnel administratif des services extérieurs (18 agents de bureau, 8 techniciens d'encadrement, 9 programmeurs, 3 dessinateurs).

110 emplois des corps techniques de la navigation aérienne.

68 emplois des corps techniques de la météorologie nationale.

7 chercheurs contractuels pour la météorologie.

1 chef de laboratoire pour l'E. N. A. C. (gagé par la suppression d'un agent contractuel).

16 emplois pour le S. F. A. T. A. T.

330

— 3 (emplois supprimés)

327

— 35 (réformes statutaires)

292

Cet accroissement d'effectif correspond à la première tranche d'un plan de création de 2.500 emplois. A une telle cadence, il faudra huit ans pour le réaliser alors que les besoins immédiats et impératifs portent sur un minimum de 1.200 emplois. Nous demandons instamment au Gouvernement de se soumettre à l'impérieuse nécessité d'accélérer la réalisation de ce plan en portant à 600 le nombre des emplois à créer en 1965 et 1966.

B. — INADAPTATION DES STATUTS A CERTAINES FONCTIONS TECHNIQUES

Au cours des dernières années, la multiplication des grèves dans les services de la navigation aérienne et de la météorologie nationale a indiqué l'existence d'un malaise profond et persistant parmi les personnels techniques de l'aviation civile.

Alors que leur mission devenait sans cesse plus complexe et plus technique, alors que leurs responsabilités croissaient en raison directe du développement du trafic aérien et de l'augmentation des performances des avions, les personnels de la catégorie B (techniciens), emprisonnés dans les statuts généraux de la fonction publique, voyaient leur situation rétrograder par rapport à celle de leurs homologues étrangers, généralement classés à des niveaux supérieurs dans leurs échelles nationales.

Ce décalage entre la situation des intéressés et leurs responsabilités devint si évident, qu'en juin 1962, le Premier ministre décida de créer une commission chargée d'examiner les conditions de travail et de rémunération des personnels participant à la sécurité de la navigation aérienne. La commission, créée en novembre 1962, fut présidée par M. le conseiller d'Etat Despres. Après une enquête approfondie au cours de laquelle elle entendit, en particulier, les délégués syndicaux, elle remit son rapport en juillet 1963. Dès le début du mois d'août le Premier ministre décidait de prendre en faveur des personnels techniques un certain nombre de mesures qui réglaient divers problèmes en suspens et dont les plus importantes sont exposées ci-après :

a) Pour la navigation aérienne :

Création d'un corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne comportant trois grades conduisant aux indices terminaux (nets anciens) 390, 420, 450. L'accès de ce corps est réservé

(1) Qui sont en fait ramenés à 292 par le jeu des transformations d'emplois dues aux réformes statutaires.

aux techniciens circulateurs. Ses effectifs évolueront, globalement et par grade, selon les besoins du service. Seront classés dans ce corps les techniciens chargés du contrôle de la circulation aérienne dans les centres de contrôle régionaux, dans les sections de coordination de la circulation aérienne générale et sur les aérodromes dont le trafic annuel dépasse 10.000 mouvements (non compris les mouvements d'avions légers privés ou d'aéro-clubs). Environ 650 personnes sur 2.000 bénéficieraient de cette disposition en métropole et outre-mer.

Admission au service actif (limite d'âge abaissée à cinq ans) des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, les services antérieurs devant être validés.

Accès plus large des techniciens dans le corps des ingénieurs des travaux.

Promotion, en 1964, dans le corps des techniciens, de 240 agents de la navigation aérienne tenant effectivement, à titre permanent, des fonctions normalement dévolues aux techniciens.

Titularisation des agents contractuels de troisième catégorie dans un corps d'aides-techniciens destiné à remplacer le corps actuel des agents de la navigation aérienne.

b) Pour la météorologie nationale :

Augmentation du pourcentage des techniciens supérieurs de la météorologie qui passe de 10 à 17,5 p. 100 (le grade le plus élevé, celui de technicien chef, représente déjà un pourcentage de 7,5 p. 100).

Accès plus large des techniciens dans le corps des ingénieurs des travaux.

Promotion, en 1964, dans le corps des techniciens, de 60 agents de la météorologie tenant effectivement, à titre permanent, des fonctions de technicien.

Titularisation des agents contractuels de 3^e catégorie dans un corps d'aides-techniciens devant remplacer le corps actuel des agents de la météorologie.

Ces mesures montrent la volonté du Gouvernement de donner aux différents personnels de l'aviation civile un statut satisfaisant, et la conscience de l'impérieuse nécessité qu'il y a d'assurer, de toute façon, la continuité du service de la circulation aérienne.

Il serait en effet inadmissible que, seule parmi les grands pays aéronautiques, la France ne puisse tenir les engagements internationaux qu'elle a souscrits dans ce domaine, qu'elle ne puisse assurer sans interruption la sécurité des biens et des personnes transportées par air ainsi que la police de la navigation aérienne, qu'elle ne puisse enfin disposer en permanence d'une infrastructure aéronautique indispensable à la sécurité de son territoire.

C. — SITUATION DES ATTACHÉS DE L'AVIATION CIVILE

Puisque l'occasion nous en est donnée ici, il convient de signaler la situation anormale dans laquelle se trouvent les fonctionnaires du corps des attachés de l'aviation civile. Ce corps est, à l'aviation civile, l'homologue de ceux qui existaient sous la même appellation dans plusieurs autres administrations centrales et dont les membres ont été intégrés dans le corps des agents supérieurs (air, agriculture, marine marchande, institut géographique national, tourisme).

Il semble qu'il serait équitable de faire bénéficier les attachés de l'aviation civile des dispositions prises en faveur des fonctionnaires des différents corps homologues. Cette mesure qui devrait faire l'objet d'un article de loi de finances ne soulèverait pas de difficultés financières puisqu'elle ne concerne qu'une dizaine d'agents et que, par suite de la suppression d'un emploi vacant, elle n'entraînerait aucune dépense nouvelle.

Nous espérons que cette mesure d'équité, qui ne concerne d'ailleurs que deux corps en voie d'extinction, sera prise en considération par le Gouvernement.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de la réunion du 17 octobre 1963 votre commission de la production et des échanges a examiné le budget de l'aviation civile.

M. Wagner s'est inquiété de l'insuffisance des installations que l'aéroport de Paris réserve à l'aviation privée. Il a demandé qu'un second terrain au moins vienne s'ajouter dans ce domaine à l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

M. Bardet, reprenant les observations de M. Wagner, a demandé qu'il soit tenu compte pour le choix de ce second terrain des possibilités de liaison avec Paris afin de permettre aux usagers arrivant de la province ou de l'étranger de gagner la capitale dans un délai de temps raisonnable.

M. Germain a manifesté la déception des clubs de vol à voile devant l'abandon de la construction de planeurs de performance par l'industrie française. Il a indiqué que cet état de choses aurait pour première conséquence l'importation de matériel étranger, ce qu'il estimait regrettable pour un pays qui a tant fait dans le domaine du vol sans moteur et qui compte un aussi grand nombre de pilotes de planeurs.

M. Rousselot a voulu souligner l'intérêt d'études plus poussées des moyens de communication entre Paris et ses aéroports. Il a indiqué les trop nombreux incidents se produisant dans tous les pays, sur les autoroutes de liaison entre villes et aérodromes. Il a souhaité enfin qu'il en soit tenu compte pour l'établissement de Paris-Nord.

M. Cermolacce a indiqué que le parti communiste ne pouvait approuver le rapport qui lui était soumis, estimant que les prix pratiqués par Air France et Air Inter étaient trop élevés pour une véritable démocratisation du transport par air.

Il a déploré également la « mise en cocon » des avions déclassés d'Air France qui selon lui permettraient de mettre le transport aérien à la portée des bourses modestes. Il s'est élevé contre la répartition faite des lignes aériennes entre la compagnie nationale et les autres compagnies.

Enfin M. Miossec souligna l'intérêt qu'il convient d'attacher aux liaisons aériennes de la Bretagne, liaisons qui ont apporté à

cette région de notre pays une amélioration considérable dans son économie par rapport à tout ce que les autres moyens de transport avaient pu réaliser jusqu'à présent.

Votre commission de la production et des échanges a terminé la discussion du budget de l'aviation civile en concluant qu'un effort nouveau était souhaitable dans ce domaine et qu'il convenait que ce budget soit considéré dès 1964 comme « prioritaire en expansion continue », afin :

1° D'assurer en temps voulu à la France l'infrastructure à laquelle lui donnent droit sa situation géographique privilégiée et les possibilités de son économie ;

2° De lancer et d'appuyer les programmes de construction d'aéronautique civile dont le ministère des travaux publics et des transports a la charge ;

3° De maintenir enfin le rayonnement que la France s'est acquis dans le domaine de l'aviation de transport et des sports aériens par le rôle de pionnier qu'elle a la gloire d'avoir assumé tout au long de l'histoire de la conquête de l'air.

Sous réserve de ces observations et des recommandations de son rapport, votre commission de la production et des échanges vous propose de donner un avis favorable à l'adoption des crédits de l'aviation civile.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1964 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application d'une décision prise par le Bureau le 22 octobre 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 568

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1964 (n° 549), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

ANNEXE N° 7

CONSTRUCTION

Rapporteur spécial : M. Taittinger.

Mesdames, messieurs, le 10 janvier dernier présentant à l'Assemblée nationale son projet de budget pour 1963, M. le ministre de la construction déclarait : « A tous égards, c'est un budget de transition. »

Pourquoi un budget de transition ?

Parce que les dernières autorisations de programme pour les dommages de guerre figuraient dans ce budget, parce que la grande vague des rapatriés était passée, parce que le système d'aide de l'Etat à la construction avait de toute évidence atteint les limites de ses possibilités et de sa justification, parce que la construction piétinait aux environs de 300.000 logements construits par an alors qu'il en aurait fallu 400.000 et si possible davantage pour faire en sorte qu'en 1970 la crise du logement soit définitivement surmontée.

Le projet de budget pour 1964 n'est plus un budget de transition. Il reflète l'orientation nouvelle que l'Etat entend désormais donner à son aide. Il survient, toutefois, alors qu'à la stagnation d'hier a succédé un emballement fébrile propice à la spéculation foncière et à la hausse des prix. Or, il ne servirait de rien de réserver l'aide de l'Etat aux catégories les moins favorisées et il serait parfaitement inutile de concevoir des programmes plus importants de construction si tout effort financier nouveau devait se traduire, en définitive, par une aggravation des coûts et par une rente spéculative plus forte aux détenteurs de biens immobiliers.

La réforme du financement que propose le Gouvernement n'a de chance d'aboutir et les prévisions financières d'être tenues que si, auparavant, la hausse des coûts est cassée et la spéculation brisée. La construction est l'un des « points chauds » de la conjoncture française.

En préface à l'étude du projet de budget pour 1964 et de la réforme qu'il traduit, il convient d'examiner la situation actuelle du marché de la construction.

PREMIERE PARTIE

LE MARCHE DE LA CONSTRUCTION

CHAPITRE I^{er}

L'évolution de la demande.

L'élément caractéristique de l'évolution du marché de la construction est l'augmentation soudaine et importante des demandes de permis de construire enregistrée depuis le mois de juillet 1962. Si l'on tient compte des seules demandes de permis de construire tendant à la construction de logements et ayant donné lieu à une autorisation, on constate qu'au cours des douze mois allant du 1^{er} août 1962 au 31 juillet 1963 le nombre total des dossiers déposés a atteint 474.500 logements. Pour les sept premiers mois de l'année en cours le nombre total des logements autorisés est de 280.800 soit un accroissement de plus de 20,1 p. 100 par rapport aux sept premiers mois de 1962.

Cet accroissement de la demande est évidemment lié au développement démographique accentué par le retour en France des Français d'Algérie. Il provient en outre du désir d'un nombre grandissant de familles de disposer de logements plus neufs et mieux conçus. Il résulte, enfin, de l'importance prise par les mouvements intérieurs de population. Rappelons, à cet égard, que le IV^e plan avait retenu l'hypothèse de 80.000 ruraux s'installant chaque année, dans les agglomérations urbaines. Or, les résultats statistiques les plus récents conduisent à penser que ce mouvement est deux fois plus important et qu'environ 150 à 160.000 ruraux cherchent, chaque année, à trouver un logement dans les villes. Si l'on considère l'évolution du nombre de logements autorisés depuis 1959 on s'aperçoit

que la progression qui était de l'ordre de 4,08 p. 100 de 1960 par rapport à 1959 et de 4,7 p. 100 de 1961 par rapport à 1960 s'est élevée à 14,2 p. 100 de 1962 à 1961. Le tableau ci-après analyse, par catégorie, ces indications globales :

Evolution du nombre de logements autorisés depuis 1959.
Unité : millier de logements.

SECTEURS	1959	1960	1961	1962
Reconstruction	7,5	6,7	4,8	2,7
H. L. M. :				
Location	75,8	84,7	83,8	107,4
Accession à la propriété.	19	20,7	23,2	27,1
Secteur primé :				
Logécos	118,7	130,1	112,9	144,6
Dont avec prévision de prêt Crédit foncier.	109	120,7	133,5	134,1
Autres logements	89,3	81,9	83,6	103,2
Dont avec prévision de prêt Crédit foncier...	56	46,9	45,2	54,1
Autres logements (sans prime)	32,8	33	35,8	42,1
Totaux	313,1	357,1	374,1	427,1

Il ressort de ce tableau que les catégories sur lesquelles la demande est la plus forte concernent le secteur locatif des H. L. M. et le secteur des logements primés autres que les logécos.

L'évolution de la demande de logements conduit à distinguer trois phases de développement : une première période va de 1950 au début de 1953. Elle correspond essentiellement à la reconstruction et à la réparation des dommages de guerre. Pour les années considérées, la moyenne hebdomadaire des demandes de permis de construire est d'environ 2.500 logements. L'année 1953 marque le début du système de l'aide financière de l'Etat aux logements économiques et familiaux. Très vite la moyenne hebdomadaire augmente. Elle s'élève à 5.335 logements en 1954 et 5.630 logements en 1955. Une période alors commence qui est marquée par le plafonnement des moyennes hebdomadaires aux environs de 6.600 permis de construire par semaine. Elle s'étend de 1956 à 1961. Il semble que le système d'aide à la construction financé par l'Etat ait alors atteint la limite de son efficacité tenu compte des possibilités techniques de l'industrie de la construction. Une troisième période amorcée en 1961, mais prenant sa pleine signification en 1962 se traduit par une nouvelle progression qui porte la moyenne hebdomadaire à 8.214 pour 1962 et 8.832 pour le premier semestre 1963. Quant aux résultats du troisième trimestre 1963, ils battent tous les records avec une pointe de 11.330 logements autorisés. Il est incontestable que les programmes supplémentaires prévus pour les rapatriés entrent pour une part importante dans ce développement. On peut voir également dans la poussée des derniers mois une manifestation de la crainte éprouvée par certains d'une réforme prochaine réduisant l'aide financière de l'Etat au logement. Cette crainte les a poussés à accélérer le dépôt de leur dossier dans le désir de bénéficier des avantages du régime actuel.

L'évolution de la demande peut également être appréciée en prenant en considération le volume des crédits qui, chaque année s'investissent sur le marché de la construction. Selon le rapport du fonds de développement économique et social les dépenses de construction de logements et de réparations d'immeubles sont évaluées à 12.300.000.000 francs pour l'année 1961 et à 13.400.000.000 francs pour l'année 1962, soit une progression de 1.100.000.000 francs (9 p. 100). Pour 1963, ces dépenses paraissent devoir être supérieures de 5 à 10 p. 100 aux dépenses de l'année 1962. Les investissements d'origine privée qui sont compris dans ces sommes globales échappent à l'analyse statistique. Il n'est possible d'avoir une connaissance précise des crédits

consacrés à la construction que pour les secteurs où l'Etat intervient. Le tableau ci-dessous permet de constater, par catégorie de logements, l'évolution des fonds d'origine publique consacrés à la construction :

Evolution des fonds d'origine publique consacrés à la construction.

DESIGNATION	1961	1962	1963 (3).
	(En millions de francs courants.)		
Reconstruction	730	681	375
H. L. M. :			
Prêts à taux réduit réalisés	2.075	2.249	2.650
Dont :			
— location	1.733	1.868	
— accession	342	381	
Prêts bonifiés réalisés..	463	491	320
Prêt spéciaux à la construction (versements aux emprunteurs)	2.513	2.476	2.850
Dont :			
— logées	2.027	2.081	
— autres logements..	486	395	
Prêts complémentaires aux fonctionnaires (réalisations)	54	58	50
Caisse d'allocations familiales	100	(1) 110	120
Contribution de 1 p. 100 sur les salaires (2)	785	(1) 800	850
Prêts d'épargne-crédit....	7	11	16
	6.727	6.876	7.231

(1) Estimation.

(2) Investissements directs des entreprises et sommes utilisées par les organismes.

(3) Prévisions.

Les indications fournies par ce tableau enregistrent en premier lieu la diminution rapide des crédits de la reconstruction. En revanche, les moyens financiers destinés aux H. L. M. et aux prêts spéciaux augmentent régulièrement. Cependant, alors que le montant global des fonds qui sont investis sur le marché de la construction pour l'année 1961 était en augmentation de 9 p. 100, ceux d'origine publique n'accusaient qu'une augmentation de 2,2 p. 100. Sans doute, l'accroissement des crédits de 1963, par rapport à ceux de 1962, est plus sensible puisqu'il atteint 5,1 p. 100. Il demeure que pour la partie la plus importante, l'augmentation des moyens financiers affectés à la construction résulte non pas du secteur public mais du secteur privé. Aussi bien, est-ce cette constatation qui conduit le Gouvernement à prévoir une modification du système d'aide de l'Etat à la construction dont nous analyserons les modalités dans la deuxième partie de ce rapport.

En face d'une demande de logements dont nous voyons qu'elle se fait de plus en plus importante et pressante, la question qui se pose est de savoir si l'offre de logements se développe au même rythme.

CHAPITRE II

L'évolution de l'offre.

Les logements achevés.

Par rapport à l'accroissement constant des logements autorisés, celui des logements achevés frappe par sa lente diminution :

1959	320.000
1960	317.000
1961	316.000
1962	308.900

Sans doute, le nombre de logements mis en chantier pour la même période marque-t-il une progression qui s'accélère pour 1962 :

1959	309.000
1960	316.000
1961	329.000
1962	358.000

Le tableau ci-après développe ces indications globales par catégorie de logements :

Nombre de logements mis en chantier et achevés en 1959, 1960, 1961 et 1962.
(France métropolitaine.)

DESIGNATION	1959		1960		1961		1962	
	Mises en chantier.	Achèvements.	Mises en chantier.	Achèvements.	Mises en chantier.	Achèvements.	Mises en chantier (b).	Achèvements.
H. L. M. destinées à la location.....	66	83	74	77	80	71	98	68,3
H. L. M. destinées à l'accession à la propriété		18		19		21		20,9
Logements primés (économiques et familiaux)		86,5		89		99		103,3
Autres logements primés.....	(a) 243	87,5	(a) 242	88	(a) 249	81	(a) 260	74,2
Autres logements non primés.....		28		31		32		33,9
Reconstruction		17		13		12		8,3
Ensemble.....	(a) 309	320	(a) 316	317	(a) 329	316	(a) 358	308,9

(a) Estimations (cf. *Bulletin statistique* de juin 1962, p. 47). Ces estimations peuvent évidemment s'écarter, mais seulement d'un faible pourcentage, du nombre réel des logements mis en chantier, celui-ci ne pouvant par ailleurs être exactement déterminé.

(b) Données provisoires.

On ne dispose que d'informations fragmentaires pour évaluer le nombre de logements qui seront achevés en 1963. Les services du ministère de la construction estiment que le chiffre de 325.000 sera atteint, dont 290.000 ayant bénéficié d'une aide financière de l'Etat et, parmi ceux-ci, 85.000 H. L. M. destinés à la location.

Pour l'année 1964, l'accroissement de la demande de logements au cours des années 1962 et 1963 devrait entraîner une forte augmentation des achevements. En appliquant au nombre de logements autorisés au cours des années écoulées les délais de réalisation observés antérieurement, c'est environ 380.000 logements qui devraient s'achever l'an prochain. Mais les réalisations du secteur primé se trouvent retardées par l'insuffisance des crédits accordés pour l'octroi des primes à la construction et ce retard se traduira, par rapport à l'estimation ci-dessus, par un déficit de l'ordre de 20.000 à 30.000 logements. Le nombre de logements achevés se situera donc probablement, en 1964, à environ 350/360.000.

Si l'on veut porter la prévision sur l'année 1965, on se heurte à des incertitudes qu'il est difficile de lever. Il n'est pas exclu, en effet, que la demande subisse un certain ralentissement relatif, une fois passée la pointe correspondant au retour des rapatriés d'Algérie. En outre, la réforme du système d'aide de l'Etat à la construction qui personnalise celle-ci mais se traduit en définitive par une diminution de son montant global, aura des incidences sur la demande de logements qu'il est encore impossible d'apprécier. Tenu compte cependant de la progression très marquée du nombre de logements autorisés en 1962 et en 1963, on peut estimer que les achevements constatés en 1965 dépasseront ceux que l'on peut attendre pour 1964.

Le problème de la main-d'œuvre dans l'industrie du bâtiment.

L'augmentation du rythme de la construction dépend de la capacité de l'industrie du bâtiment à l'assurer. Le suremploi qui caractérise le marché de main-d'œuvre en France affecte particulièrement cette industrie. Si l'on compare la situation de l'emploi dans les métiers de la construction et de l'entretien des bâtiments au 1^{er} septembre 1963 par rapport au 1^{er} septembre 1962, on constate une diminution des demandes d'emploi non satisfaites — 3.669 dont 741 rapatriés en 1963, contre 4.434 au 1^{er} septembre 1962 — on note inversement une augmentation des offres non satisfaites : 10.449 en 1963, contre 9.872 au 1^{er} septembre 1962.

La relative faiblesse de ces chiffres et le peu d'ampleur de leur variation montre que la situation de suremploi n'a pratiquement pas évolué et que celui-ci constitue un élément permanent qui limite les possibilités de développement de l'industrie du bâtiment, notamment dans les régions où la pénurie de main-d'œuvre se fait le plus fortement sentir comme le Nord, le Pas-de-Calais et la région parisienne.

En dépit de l'arrivée sur le marché des classes nombreuses d'après guerre, le nombre d'apprentis du bâtiment pour les trois années de formation était, au 1^{er} avril, de l'ordre de 120.000, en augmentation de 10.000 à 15.000 unités sur l'année précédente. C'est un pourcentage relativement faible. Cette augmentation concerne d'ailleurs essentiellement l'apprentissage en entreprise, la proportion des apprentis des collèges et des écoles, qui était de l'ordre de 45 p. 100, a en effet diminué d'un point. L'adaptation des moyens de l'enseignement technique aux moyens de l'industrie du bâtiment et aux possibilités de recrutement des élèves, rencontre des difficultés. Selon la fédération nationale du bâtiment, 200 emplois d'internat resteraient inoccupés dans les collèges techniques du bâtiment.

La formation professionnelle des adultes formera, en 1963, un nombre de stagiaires du bâtiment du même ordre qu'en 1962, environ 17.200.

Un effort sensible a été effectué pour augmenter le nombre des ouvriers étrangers travaillant dans le bâtiment et les travaux publics. Pour les huit premiers mois de 1963, les introductions d'ouvriers étrangers ont atteint 29.584 contre 23.979 pour 1962. Ces résultats ont été acquis au prix de très grandes difficultés de recrutement, et la main-d'œuvre ainsi amenée en France est de qualité professionnelle au-dessous de la moyenne de celle des immigrants traditionnels.

Les difficultés auxquelles se heurte l'industrie du bâtiment pour accroître ses effectifs ont rendu plus astreignantes et plus onéreuses les conditions dans lesquelles les entreprises ont utilisé leur main-d'œuvre pour rattraper le retard pris au cours de l'hiver. Les horaires de travail atteignent dans certains cas 60 heures et plus par semaine. De telles conditions ne peuvent qu'être très onéreuses pour le coût des travaux.

Il ne semble donc pas que l'insuffisance de main-d'œuvre dont souffre l'industrie du bâtiment puisse rapidement trouver sa

solution. Les possibilités de l'immigration sont limitées. Celles qu'offre le développement démographique le sont également. Reste la formation professionnelle des adultes qui semble ne pas avoir encore atteint toute sa capacité.

La pénurie des terrains à bâtir.

Les demandes de logements se heurtent à une autre pénurie : celle des terrains à bâtir, en dépit des mesures prises par le Gouvernement pour éviter la spéculation. Celles-ci ne se sont pas d'ailleurs révélées suffisantes puisque la loi de finances pour 1964 comporte des mesures nouvelles destinées à pénaliser la spéculation immobilière.

Parmi les mesures déjà prises, il faut noter la loi du 26 juillet 1962 qui a modifié l'ordonnance du 23 octobre 1958 relative au calcul des indemnités d'expropriation. Les biens sont désormais définis d'après la valeur qu'ils ont acquis, en raison de leur possibilité, dûment justifiée, d'utilisation immédiate, et avant l'ouverture de l'enquête publique. Lorsqu'il s'agit de biens compris dans les zones à urbaniser (Z. U. P.), ou dans les zones d'aménagement différé (Z. A. D.), la date de référence à retenir est un an avant la publication de l'arrêté instituant la zone. En pratique, cette disposition n'est pas toujours strictement respectée.

Cette même loi du 26 juillet 1962 a autorisé la création de zones d'aménagement différé à l'intérieur desquelles peut être exercé le droit de préemption lors de la mise en vente par leur propriétaire de biens compris à l'intérieur de ces zones. Ce droit de préemption peut être exercé pendant huit ans. En ce qui concerne les zones à urbaniser en priorité, le droit de préemption a été porté de deux à quatre ans par la même loi, cette durée pouvant être prolongée de deux ans.

Quant aux mesures prévues par le projet de loi de finances pour 1964, elles ont fait l'objet des délibérations de l'Assemblée sur la première partie de la loi de finances. Elles prévoient la taxation des plus-values frappants les terrains à bâtir ou la vente d'immeubles à usage d'habitation et institue une taxe de régularisation des valeurs foncières qui tend à harmoniser les modes de participation des constructeurs aux dépenses d'infrastructures et à accroître l'offre de terrains à bâtir. Elle apportera de nouvelles ressources financières aux collectivités locales qui pourront être affectées à l'équipement des zones à urbaniser et incitera les propriétaires des terrains correspondants à les affecter à la construction.

CHAPITRE III

L'évolution des coûts.

Le rapprochement entre une demande en développement et une offre qui ne parvient pas à dépasser un certain niveau provoque un déséquilibre profond du marché de la construction. Il s'accroît depuis 1962. Il se manifeste essentiellement par une montée en flèche du coût de la construction. Pour les six premiers mois de 1963, le coût de la construction a augmenté de 8,33 p. 100. Pour le seul second trimestre cette hausse est de 5,7 p. 100. Jamais depuis la stabilisation de 1962 une telle augmentation ne s'était produite. Depuis lors, la hausse n'avait jamais dépassé 4 p. 100 par trimestre, en dépit des poussées d'inflation qui se sont produites à plusieurs reprises. Cette hausse a surpris par sa soudaineté ; on peut sans doute l'expliquer par le désir qu'ont eu les entrepreneurs de rattraper les retards imposés par la trop longue période des gelées hivernales. Un marché qui avait dû cesser presque toute activité a brusquement connu une activité intense, alors qu'il lui était impossible d'augmenter rapidement les effectifs de sa main-d'œuvre. Une observation semble confirmer cette interprétation des faits. Depuis 1959, le coût de la construction s'était développé à un niveau inférieur de celui du coût de la vie. Du 1^{er} janvier 1959 au mois d'avril 1962 la courbe du coût de la construction est restée au-dessous de celle des prix de gros, des produits industriels, des prix de matériaux, malgré une augmentation rapide des salaires du bâtiment (1). Depuis le 1^{er} janvier 1963 la courbe du coût de la construction s'est brusquement redressée et a dépassé celle des produits industriels et rejoint celle des prix de détail.

On pourrait être tenté de considérer cette manifestation comme un accident de conjoncture amplifié par la demande

(1) Joint au sixième rapport général sur l'activité de la Communauté, la moyenne de l'ensemble des rémunérations versées par un certain nombre d'entreprises choisies comme « échantillons » dans chaque département.

des rapatriés d'Afrique du Nord. Il apparaît pourtant que le phénomène a des origines plus profondes. Il suffit de se reporter à l'exposé sur l'évolution sociale dans la Communauté en 1962 (1) pour constater que l'Allemagne fédérale et l'Italie affrontent les mêmes problèmes fonciers. L'Allemagne fédérale avait pourtant institué un impôt sur les terrains à bâtir dans le cadre d'une politique foncière d'ensemble. Or, on peut lire dans le document établi par la Communauté économique européenne (page 238) ce paragraphe qui concerne l'Allemagne : « A côté de la hausse des prix de la construction, il faut signaler celle du prix des terrains à bâtir, qui n'a pas atténué la vivacité des controverses relatives à la politique foncière mise en œuvre à la suite de l'adoption de la loi fédérale du 23 juin 1960. C'est en particulier l'efficacité de l'impôt sur les terrains à bâtir qui se trouve contestée ».

Peut-être la spéculation foncière a-t-elle à l'étranger des causes qui lui soient propres, mais en France tout se passe

comme si les capitaux en quête de placements spéculatifs avaient plus ou moins abandonné le secteur des valeurs mobilières pour s'employer dans le secteur immobilier.

Si l'on considère un immeuble moyen de rapport de la région parisienne, c'est-à-dire implanté soit dans la Seine, la Seine-et-Marne ou la Seine-et-Oise, et que l'on examine l'évolution respective des différents éléments entrant dans son prix global depuis 1959, on doit noter que sur la base 100 au 1^{er} janvier 1959, le prix du terrain était à l'indice 280 en juillet 1963, tandis que les matériaux ne s'étaient accrus que de 22,4 p. 100, les salaires et charges annexes de 40,6 p. 100, le bénéfice de 54 p. 100, les impôts de 54,5 p. 100 et les frais généraux de 53,8 p. 100.

Un terrain à bâtir de la région parisienne en situation correspondant à la moyenne a vu son prix multiplié par 2,8 en trois ans et demi. Le tableau ci-dessous donne le détail de la variation de ces indices :

Evolution du 1^{er} janvier 1959 au 1^{er} juillet 1963 des éléments du coût d'un immeuble moyen de rapport dans la région parisienne (Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise).

DATES	TERRAIN (1)	MATÉRIAUX	SALAIRES et charges annexes	BÉNÉFICE	IMPÔTS	FRAIS généraux (2).
1959. — 1 ^{er} janvier.....	100	100	100	100	100	100
1 ^{er} juillet.....	120	104,4	101,8	106	105,5	105,4
1960. — Juillet.....	161	106	107,4	114	114,5	115,4
1961. — Juillet.....	191	110,9	114,8	124	125,5	125,4
1962. — Juillet.....	234	116,5	126,5	138	139,1	138,5
1963. — Juillet.....	280	122,4	140,6	154	154,5	153,8

(1) Ces chiffres résultent d'une enquête effectuée par l'administration des domaines.

Les résultats de cette enquête se rapportant au mois de décembre de chaque année, par référence à une base 100 en décembre 1958, le chiffre retenu pour le mois de juillet d'une année a été obtenu en effectuant la moyenne arithmétique des indices des mois de décembre de l'année précédente et de l'année considérée.

Les chiffres de l'enquête sont les suivants :

Décembre 1958 : 100 ; décembre 1959 : 111 ; décembre 1960 : 181 ; décembre 1961 : 207 ; décembre 1962 : 260 ; décembre 1963 (prévisions) : 300 (indice prévisionnel compte tenu de la forte poussée des prix des terrains constatée en 1963).

(2) Ce poste comprend les éléments principaux et après : matériel, appointements des cadres de l'entreprise, les frais de gestion, les locaux, les intérêts bancaires, etc.

Dans une construction effectuée en 1963, la fraction du prix global consacré au terrain à bâtir est beaucoup plus importante qu'il y a trois ans. Au 1^{er} janvier 1959, le terrain représentait pour un immeuble de la région parisienne environ 11 p. 100 des dépenses globales. Il atteint en moyenne plus de 20 p. 100 désormais — à Paris même, il peut dépasser 50 p. 100 — alors qu'en dépit de l'augmentation des salaires et des charges annexes, les dépenses de main-d'œuvre représentent en 1963 que 26,5 p. 100 du coût global contre 29 p. 100 au 1^{er} janvier 1959. Le Gouvernement ne pouvait demeurer indifférent à un mouvement de prix de cette importance. Il serait inutile, en effet, d'augmenter de 10 p. 100 les crédits pour la construction si dans le même temps le coût de celle-ci augmentait dans la proportion de 15 p. 100.

Le projet de budget de la construction pour 1964 intervient dans une perspective bien différente de celle qui était envisagée lors de l'élaboration du budget de 1963.

Les problèmes de fond demeurent les mêmes, augmenter le volume annuel de logements achevés, assurer le relais de l'aide de l'Etat par le financement privé. En revanche, le climat du marché du bâtiment s'est profondément modifié. La crainte de la récession a disparu, celle de l'emballement l'a remplacée. Elle se manifeste par une hausse désordonnée des coûts, la spéculation sur les terrains, la surenchère salariale des entreprises pour s'attacher une main-d'œuvre trop rare. Dans ces conditions, les réformes financières proposées par le Gouvernement pour 1964 et l'effort nouveau que comportent les programmes prévus risquent de ne pas aboutir aux résultats attendus, à moins que le Gouvernement, par une action énergique et rapide, réussisse à briser la spéculation et à casser la hausse des prix.

(1) Joint au sixième rapport général sur l'activité de la Communauté.

DEUXIEME PARTIE

LE PROJET DE BUDGET DE LA CONSTRUCTION POUR 1964 ET LES ORIENTATIONS NOUVELLES DE LA POLITIQUE DE LA CONSTRUCTION

Outre les dispositions de la loi de finances dont l'objet est d'arrêter la spéculation immobilière, le projet de budget pour la construction de 1964, ainsi que les différentes ouvertures de crédits intéressant ce secteur, manifestent la volonté du Gouvernement d'agir dans deux directions : limiter dans toute la mesure du possible les dépenses de fonctionnement, maintenir les autorisations de dépenses qui tendent au développement des activités dont le caractère social est évident.

Ces objectifs ressortent de l'examen détaillé des propositions budgétaires pour 1964. Le montant global des crédits prévus pour la construction en 1964 s'élève, y compris la réparation des dommages de guerre, à 798.896.144 F, alors qu'en 1963 la somme correspondante atteignait 1.074.386.640 F. C'est donc une diminution de 275.490.496 F qui apparaît. Celle-ci affecte essentiellement les dépenses de réparation des dommages de guerre qui ne dépasseront pas, en 1964, 386 millions de francs, contre 812 millions de francs en 1963.

Les autres rubriques du budget accusent en effet de légères augmentations. Pour les dépenses ordinaires, cette augmentation est de 11.079.504 F ; elle fait passer la dotation globale de 160.516.640 F en 1963 à 171.596.144 F en 1964. Elle résulte d'ailleurs d'une contraction entre une augmentation au titre des mesures acquises (+ 11.652.196 F) et une diminution en mesures nouvelles (572.682 F).

Pour les dépenses en capital autres que celles des dommages de guerre, les crédits de paiement sont en augmentation de 139.430.000 F. Pour les autorisations de programme, une

diminution apparaît. Leur montant global, qui atteindra 1.893.400.000 F sera inférieur de 469.100.000 F à celui de 1963. Ces indications sont développées dans le tableau ci-dessous :

Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1963 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1964.

DESIGNATION	1963	1964				DIFFERENCES avec 1963.
		Mesures acquises.	Services volés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En francs.)				
<i>Crédits de paiement.</i>						
Dépenses ordinaires:						
Titre III. — Moyens des services.....	144.423.910	+ 11.902.196	156.326.106	— 2.165.927	154.160.179	+ 9.736.269
Titre IV. — Interventions publiques.....	16.092.730	— 250.000	15.842.730	+ 1.593.235	17.435.965	+ 1.343.235
Totaux des dépenses ordinaires.....	160.516.640	+ 11.652.196	172.168.836	— 572.692	171.596.144	+ 11.079.504
Dépenses en capital:						
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat.	42.970.000	— 5.620.000	7.350.000	+ 8.250.000	15.600.000	+ 2.630.000
Titre VI. — Subventions d'investissement ac- cordées par l'Etat.....	88.900.000	+ 92.700.000	181.600.000	+ 41.100.000	225.700.000	+ 136.800.000
Totaux (titres V et VI).....	101.870.000	+ 87.080.000	188.950.000	+ 52.350.000	241.300.000	+ 139.430.000
A ajouter:						
Titre VII. — Réparation des dommages de guerre.....	812.000.000	— 426.000.000	386.000.000	"	386.000.000	— 426.000.000
Totaux des dépenses en capital.....	913.870.000	— 338.920.000	574.950.000	+ 52.350.000	627.300.000	— 286.570.000
Totaux des crédits de paiement.....	1.074.386.640	— 327.267.804	717.118.836	+ 51.777.308	798.896.144	— 275.490.496
<i>Autorisations de programme.</i>						
Titre V.....	29.000.000	"	"	"	21.000.000	+ 1.000.000
Titre VI.....	2.342.500.000	"	"	"	1.872.400.000	— 470.100.000
Totaux des autorisations de programme (titres V et VI).....	2.362.500.000	"	"	"	1.893.400.000	— 469.100.000
A ajouter:						
Titre VII.....	435.083.000	"	"	"	"	— 435.083.000
Totaux pour les autorisations de pro- gramme.....	2.797.583.000	"	"	"	1.893.400.000	— 904.183.000

Afin de présenter de façon aussi claire que possible les propositions budgétaires pour 1964 et les orientations nouvelles de la politique de la construction, nous examinerons successivement les dépenses de fonctionnement des services, les dépenses en capital des titres V et VI et les dommages de guerre, l'aide à la construction, la politique foncière.

CHAPITRE I^{er}

Le fonctionnement des services.

On peut grouper sous cette rubrique l'ensemble des dépenses ordinaires du budget de la construction, qu'elles concernent le personnel et le matériel ou les interventions économiques et sociales.

A. — Le personnel et le matériel.

L'élément caractéristique du budget de 1964 est la continuation de l'effort poursuivi depuis plusieurs années pour réduire le personnel et pour maintenir les dépenses de matériel dans des limites très strictes, en dépit des hausses de prix.

L'évolution des effectifs du personnel fait apparaître une réduction progressive. En 1958, le ministère de la construction comptait 11.700 agents, dont 7.400 titulaires et 4.300 temporaires. En 1964, l'effectif des titulaires sera de l'ordre de 7.000 unités et celui des temporaires ne dépassera pas 671 agents. Le tableau ci-après donne le détail de cette évolution.

Evolution des effectifs du ministère de la construction.

ANNÉES	TITULAIRES	TEMPORAIRES	TOTAL
1958	7.400	3.200	11.700
1959	7.400	3.600	11.000
1960	7.400	2.400	9.900
1961	7.400	2.200	9.600
1962	7.400	1.800	9.200
1963	7.300	900	8.200
1964	7.000	671	7.671

En revanche, la charge budgétaire correspondante fait apparaître une faible augmentation qui est la conséquence des améliorations de rémunération intervenues depuis plusieurs années. Malgré la réduction des effectifs, les dépenses de personnel et de charges sociales, qui atteignaient 114.300.000 francs en 1960, s'élèveront à 136.400.000 francs en 1964.

Les dépenses de matériel inhérentes au fonctionnement des services demeurent, en revanche, pratiquement stationnaires : 16.900.000 francs en 1960, 16.400.000 francs en 1962, 16.800.000 francs en 1963, 17.800.000 francs en 1964.

Si l'on considère que, de 1960 à 1963, les prix se sont élevés de 11,2 p. 100, le fait de maintenir un niveau pratiquement stable des dépenses de matériel constitue en soi un effort d'économie évident.

Parmi les mesures nouvelles intéressant les dépenses de personnel et de fonctionnement des services, notons celles relatives à l'installation d'un ensemble électronique de gestion (mesure 01-1-01) et celle concernant la réorganisation de l'inspection générale (mesure 01-1-02).

Le ministère de la construction a été autorisé en 1962 à installer un ensemble électronique de gestion, dont la mise en service, prévue en 1964, doit permettre plus de précision dans la tenue des statistiques. Cet ensemble doit en outre pouvoir effectuer des travaux d'étude d'urbanisme, tels que ceux concernant l'évolution des agglomérations à partir du recensement de la population. Il est envisagé, enfin, de confier à l'ensemble électronique d'autres tâches telles, par exemple, celle du contrôle de la participation des employeurs à l'effort de construction et même celles relatives à la gestion de la bourse d'échange de logements. La dépense globale à effectuer en 1964 doit atteindre 592.000 francs.

Quant à la réorganisation de l'inspection générale, pour laquelle une augmentation de crédit de 213.000 francs est demandée, elle constitue la suite des premières mesures prises dans le cadre du budget de 1963. L'inspection générale comptait jusqu'à maintenant 23 postes d'inspecteur et inspecteur-adjoint recrutés par voie de concours, 9 postes d'inspecteurs généraux recrutés par voie d'avancement parmi les inspecteurs et, à raison d'un poste sur quatre, parmi les hauts fonctionnaires du ministère. Jusqu'à présent, la mission de l'inspection générale se bornait à assurer le contrôle administratif et financier du fonctionnement des services du ministère et des organismes de construction financés par l'Etat.

Selon la réforme en cours l'inspection générale sera désormais composée de 22 inspecteurs issus du cadre des administrateurs civils et de 34 inspecteurs généraux provenant, dans la proportion de deux emplois sur dix, des inspecteurs et d'un emploi sur dix de hauts fonctionnaires des cadres administratifs : 7 sur 10 sont des ingénieurs en chef et urbanistes en chef des cadres permanents du ministère.

Cette augmentation d'effectif doit permettre de faire face à des tâches nouvelles, notamment celles qui appellent les inspecteurs généraux à participer, aux côtés des préfets coordinateurs des régions de programme, à la mise au point des plans de développement régionaux et à l'établissement de tranches opératoires.

B. — Les interventions (titre IV).

Le budget d'interventions comprend deux rubriques, l'une pour l'action économique et l'autre pour l'action sociale.

a) L'action économique :

Elle concerne les deux organismes de recherche scientifique dans le domaine du bâtiment (centre scientifique et technique du bâtiment) et de l'urbanisme (centre de recherche d'urbanisme).

Elle intéresse aussi la bourse d'échange de logements et l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. En 1964, un nouveau chapitre sera inscrit à ce titre pour retracer la subvention à l'agence foncière et technique de la région parisienne. Au total, ces dépenses d'action économique atteignent pour 1964 10.550.000 francs contre 6.750.000 francs en 1963 et 5.300.000 francs en 1962. Le tableau ci-après donne le détail de cette évolution.

Evolution des dépenses d'action économique.

DESIGNATION	1960	1961	1962	1963	1964
Centre de recherches d'urbanisme (C. R. U.).....	"	"	"	0,60	0,75
Centre scientifique et technique du bâtiment (C.S.T.B.)	1,10	1,10	4,10	5,15	6,70
Bourse d'échange de logements (B. E. L.).....	0,20	0,50	0,75	0,75	0,86
Institut d'aménagement et d'urbanisme pour la région parisienne (I. A. U. R. P.)....	"	"	0,45	0,25	0,24
Agence foncière et technique de la région parisienne (A. F. T. R. P.).....	"	"	"	"	2
Totaux.....	1,30	1,60	5,30	6,75	10,55

— Le Centre de recherche et d'urbanisme : le programme de recherches du centre, au cours du présent exercice, a été confié à cinq groupes ayant chacun des objectifs particuliers. Ces groupes se préoccupent essentiellement des recherches d'ordre général touchant aussi bien à la biologie, au climat qu'à l'économie et à l'administration, qui peuvent servir de base aux actions des responsables chargés d'assurer les tâches d'aménagement du territoire. L'augmentation de 150.000 F prévue pour 1964 doit permettre le recrutement de quelques chercheurs à temps complet et le concours d'auxiliaires de recherche. Le centre doit procéder en outre, en 1964, à la publication du résultat de ses travaux.

— Le Centre scientifique et technique du bâtiment : bien qu'étant un établissement public industriel et commercial, ne peut équilibrer son budget qu'à l'aide d'une subvention de l'Etat qui couvre approximativement la moitié des dépenses et correspond aux tâches que cet organisme effectue pour le compte de l'Etat. Les tâches statutaires du centre connaissent un accroissement continu, notamment pour l'agrément des matériaux et des procédés de construction nouveaux, ainsi que pour la délivrance des marques de qualité pour certains équipements.

L'augmentation des demandes de cet ordre est telle qu'il en résulte des retards dans l'examen des dossiers, qui ne peuvent être évités que par le concours d'un personnel supplémentaire. Les augmentations de crédits prévues pour 1964, et qui atteignent 1.650.000 F, permettent notamment de répondre à ces besoins.

— La Bourse d'échange de logements : en 1963, l'activité de la Bourse d'échange de logements s'est développée, tandis que l'organisation de ses services était mise au point grâce à l'expérience de la première année de fonctionnement et au recrutement d'agents nécessaires pour compléter ce personnel. Alors qu'en 1962, les inscriptions avaient atteint le nombre de 10.260, dont 600 dossiers reconduits de 1961, en 1963, les inscriptions atteignent 11.000 dossiers. On considère qu'en 1964, ce nombre sera fortement augmenté, d'une part en raison d'une meilleure information du public et, d'autre part, de l'extension de l'action de la bourse en province. La tâche fondamentale de la bourse est de mettre en contact des personnes ayant des besoins complémentaires de logement. En 1962, le nombre des adresses communiquées s'est élevé à 61.904. Sans doute va-t-il atteindre 75.000 en 1963. La question qui se pose est de savoir quels résultats pratiques peuvent être obtenus. La bourse n'est pas automatiquement informée de la réalisation des échanges. Cependant, d'après les sondages auxquels elle a procédé, elle estime qu'un total de 2.800 familles ont obtenu satisfaction en 1963, contre 2.000 familles environ en 1962. Aussi bien, ne peut-il être tenu compte dans ce chiffre des échanges réalisés grâce à la rubrique des petites annonces classées, qui fonctionne depuis le mois de mai dernier à la demande de nombreux usagers, mais sur la réalisation desquels il n'existe aucun moyen de contrôle. Jusqu'à présent, les échanges concernent la région parisienne. Cependant, des échanges entre la région parisienne et la province ou entre villes de province se développent parallèlement à l'augmentation du nombre des abonnés de pro-

vince. Certes, les échanges directs sont les plus nombreux ; il existe toutefois des échanges triangulaires et même des échanges quadrangulaires.

L'augmentation du crédit prévue pour 1964, et qui s'élève à 110.000 F en mesures nouvelles, tend à couvrir les dépenses nouvelles qui résultent, pour la bourse, de l'extension de ses activités. Sans doute demande-t-on un droit d'inscription aux usagers de 20 F par trimestre. Le ministère de la construction a redouté de décourager les inscriptions s'il augmentait ce taux.

— L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne : les études générales poursuivies à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne ont eu pour thèmes principaux, en 1963, les perspectives de croissance démographique et économique du district de la région de Paris, l'analyse des conséquences de cette croissance sur les équipements d'infrastructure et, réciproquement, de ces équipements sur l'urbanisation. Pour faire face à ces travaux, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne a besoin de ressources nouvelles. Le Gouvernement n'a pas cru pouvoir augmenter celles-ci en demandant une participation plus importante du district de la région de Paris. C'est pourquoi une subvention complémentaire de 240.000 F est prévue pour 1964.

— L'Agence foncière et technique de la région parisienne : l'Agence foncière et technique de la région parisienne (A. F. T. R. P.) a été créée par le décret n° 62-479 du 14 avril 1962, sous la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle relève du ministère des finances et des affaires économiques et du ministère de la construction, assistés à cette fin du délégué général au district de la région de Paris.

L'Agence foncière et technique de la région parisienne a essentiellement pour mission de concourir à l'effort des collectivités publiques pour mettre, dans des zones correctement équipées et desservies aux meilleures conditions possibles, des terrains à la disposition des organismes constructeurs.

Pour remplir cette mission, le décret constitutif du 14 avril 1962 permet à l'établissement de procéder :

D'une part, à des acquisitions d'immeubles bâtis ou non bâtis, à l'amiable ou par voie d'expropriation, ainsi qu'à l'exercice du droit de préemption dans les zones où la loi en permet l'application. Ces acquisitions sont effectuées, sous le contrôle du délégué général, pour le compte, soit de l'agence, soit de l'Etat, soit des collectivités locales et des établissements publics ou sociétés d'économie mixte concessionnaires ;

D'autre part, à l'aménagement de zones d'habitation, de zones industrielles, d'espaces libres, d'espaces verts et de zones à urbaniser en priorité, ainsi qu'à la rénovation de quartiers urbains, ces opérations étant effectuées en qualité de concessionnaire d'une collectivité publique ou en exécution d'une convention passée avec une société d'économie mixte, elle-même concessionnaire.

Deux décrets du 6 mai 1968 (*Journal officiel* du 8 mai 1963) ont, respectivement, désigné les représentants de l'Etat au conseil d'administration de l'agence et nommé son président directeur général. L'Agence foncière et technique de la région parisienne n'est donc entrée en fonction qu'à une date récente. Son organisation et ses activités en sont ainsi à la période du « démarrage ».

Les ressources de l'établissement, énumérées par l'article 16 du décret susvisé du 14 avril 1962, sont notamment les suivantes :

Dotations initiales accordées par l'Etat ;

Avances consenties par le Fonds d'aménagement foncier et d'urbanisme (F. N. A. F. U.) ;

Produits des emprunts que l'agence serait autorisée à contracter ;

Produit de la vente des biens immobiliers.

Dans l'immédiat, l'agence n'ayant réalisé aucune opération, est tributaire d'une subvention de l'Etat pour son fonctionnement.

En ce qui concerne la subvention de l'Etat, il est rappelé que la première loi de finances rectificative pour 1962 (n° 62-873 du 31 juillet 1962) a ouvert au profit de l'agence un crédit de 1 million de francs au budget des charges communes (chap. 54-90). Ce crédit est demeuré inemployé en 1962 et s'est trouvé reporté à 1963.

Pour 1964, un crédit de 2 millions de francs a été inscrit au chapitre 44-22 (nouveau) du budget du ministère de la construction.

b) L'action sociale :

L'action sociale concerne essentiellement la subvention aux coopératives et associations syndicales de reconstruction et de remembrement. Le crédit qui leur est ouvert est en diminution

sensible en raison de l'amenuisement progressif de leurs activités de reconstruction. Cinq autres chapitres peuvent être groupés sous cette rubrique. Ils ont une importance mineure et concernent notamment les obligations légales auxquelles le ministère est tenu.

L'évolution des dépenses d'action sociale est donnée par le tableau suivant :

Evolution des dépenses d'action sociale.

A N N E E S	COOPERATIVES et associations syndicales.	DIVERS	T O T A L
1960	13,9	0,3	14,2
1961	13,7	0,5	14,2
1962	12,88	0,6	13,48
1963	8,75	0,592	9,342
1964	6,196	0,589	6,785

Ce tableau montre que, de 1960 à 1964, les dépenses relatives aux coopératives et associations syndicales de reconstruction ont diminué de moitié. Au 1^{er} janvier 1960, 670 organismes, associations syndicales de reconstruction et sociétés coopératives de reconstruction étaient encore en activité.

Dans le cadre du plan quinquennal de dissolution établi en 1960, ont été dissous :

En 1960 : 123 groupements de reconstruction (au lieu de 120 prévus) ;

En 1961 : 181 groupements de reconstruction (au lieu de 180 prévus) ;

En 1962 : 180 groupement de reconstruction (180 prévus).

Il est encore trop tôt pour affirmer que les prévisions pour 1963 (120 organismes) seront respectées.

Dans l'hypothèse où ces dissolutions seraient effectives, 66 groupements de reconstruction resteraient en activité au 1^{er} janvier 1964.

Les prévisions de dissolution pour 1964 étant de 60 organismes, au 1^{er} janvier 1965 resteraient en activité 6 groupements de reconstruction.

Compte tenu des suppressions prévues pour 1964, le nombre des groupements d'associations syndicales de remembrement qui resteront en activité en 1965 est de cinq.

CHAPITRE II

Les dépenses en capital des titres V et VI.

Le montant total des crédits de paiement prévus pour 1964 atteint 241.300.000 F et marque une augmentation de 139.430.000 F par rapport aux crédits ouverts en 1963. Cette augmentation concerne, à concurrence de 87.080.000 F, la poursuite des opérations en cours. Les crédits de paiement demandés au titre des « mesures nouvelles » ne dépassent pas 52.350.000 F. Les principales rubriques auxquelles ils s'appliquent sont des études d'aménagement foncier et d'urbanisme pour 8 millions, la contribution de l'Etat aux dépenses de construction de logements pour les fonctionnaires pour 10 millions, les primes à la construction pour 10 millions, les subventions pour une meilleure utilisation des îlots d'habitation pour 10.500.000.

Les autorisations de programme atteignent, au total, 1.893.400.000 F. Sur cette somme, les autorisations de programme demandées au titre du chapitre 65-10, primes à la construction, représentent 1.705 millions de francs. L'étude de cette proposition fait l'objet d'un développement particulier au chapitre IV ci-après consacré à l'aide à la construction.

Déduction faite des crédits de paiement à la construction, l'ensemble des autorisations de programme concernant les autres chapitres atteint un volume total de 188.400.000 F. Le tableau ci-après analyse cette somme par chapitre, fait apparaître la progression des dotations depuis 1961, et justifie les principales opérations qui ont conduit le Gouvernement à demander des autorisations de programme nouvelles.

Evaluation des dépenses en capital.

CHAPITRE	OBJET	1961	1962	1963	1964 — Proposition.	JUSTIFICATIONS
			(En millions de francs.)			
55-00	Inondations	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Chapitre supprimé.	Le chapitre 55-00 est supprimé. Il enregistrait les crédits relatifs à la réparation des dommages causés par les inondations des départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales en 1950 et 1952 et de la Dordogne en 1954.
55-01	Etudes d'aménagement foncier et d'urbanisme	8,7	12	12	17	L'augmentation globale des crédits d'étude est liée au développement de la politique foncière.
55-02	Etudes relatives aux ensembles d'habitation	3	3	3	0,5	Le rythme de consommation des crédits a permis de limiter en 1963 l'inscription d'autorisations de programme pour les opérations nouvelles.
55-10	Réparation des dommages causés par la rupture du barrage de Malpasset..	2,4	1,9	Mémoire.	Mémoire.	Depuis 1963, le chapitre 55-10 relatif aux réparations des dommages causés par la rupture du barrage de Malpasset est doté par transfert des crédits inscrits aux charges communes. Il reste quelques sommes à régler en 1964.
55-20	Echanges compensés.....	"	2	2	"	Le chapitre 55-20 concerne la participation de l'Etat à la couverture du déficit qui subsiste lorsque des administrations ont accepté de libérer des terrains destinés à la réalisation d'un plan d'urbanisme ou d'une opération d'aménagement et sont tenues de reconstituer des installations équivalentes à celles qu'elles délaissent. Ce chapitre a été créé en 1962 et n'a pas encore été utilisé pleinement. Il subsiste donc un disponible en autorisations de programme et en crédits de paiement qui permet de ne pas demander de nouvelle dotation.
57-20	Cités administratives.....	1	4	Mémoire.	Mémoire.	Depuis le budget de 1963, les dépenses que couvrait le chapitre 57-20 font l'objet d'une inscription au chapitre 57-05 des charges communes (inscription pour un montant de 3.000.000 en autorisations de programme). Ces autorisations sont consacrées après transfert à la réalisation de tranches complémentaires d'aménagement de bureaux ou de locaux annexes dans les cités administratives, et à la revalorisation d'opérations en cours.
57-90	Equipement en immeubles.....	1,5	1,5	3	3,5	L'équipement en immeubles des services de la construction exigent une augmentation des autorisations, certaines directions départementales étant encore logées dans des baraquements ou des locaux mal adaptés à leurs besoins (par exemple travaux à faire dans les départements suivants : Calvados, Charente-Maritime, Côtes-du-Nord, Doubs, Drôme, Landes, Loire-Atlantique, Oise, Pas-de-Calais, Var).
	Total du titre V.....	16,6	24,4	20	21	
64-10	Décentralisation	40	44	44	30	Le chapitre 64-10, qui correspond aux primes versées aux entreprises qui se décentralisent de la région parisienne en province, a été adapté aux besoins que révèle la pratique de ces dernières années (les primes ont été instituées par une loi du 2 août 1960).
65-00	Logement de fonctionnaires.....	6	14	14	29	Un effort particulier est fait pour assurer l'aide de l'Etat à ceux de ses fonctionnaires qui ne bénéficient ni de logements de fonction, ni de crédits spéciaux (armées, P. et T.), car un net retard avait été pris dans ce domaine avant 1962. La mobilité de agents, donc la bonne gestion des services, en souffre.
65-10	Primes à la construction.....	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Ce chapitre fait l'objet d'une étude particulière au chapitre IV ci-après.
65-20	Centre scientifique et technique du bâtiment	"	0,3	1,5	2,4	L'équipement du C. S. T. B. est assuré sur des crédits attribués au titre de la recherche scientifique. C'est la première année que le C. S. T. B. se voit accorder des crédits de recherche, activité qui correspond bien à sa vocation.
65-40	Lotissements défectueux.....	7	7	7	7	L'aménagement des lotissements défectueux est une tâche immense et l'effort ne peut se ralentir. Une dotation égale est donc prévue.
65-42	Ilots d'habitation.....	62,8	88	88	105	Le chapitre 65-42 est lié à la section B du F. M. A. F. U. puisqu'il sert à couvrir le déficit que présente souvent une opération de rénovation urbaine. L'augmentation de sa dotation est encore parallèle à celle de la section B et correspond à l'accélération qui se constate en pratique dans ce domaine où les besoins sont considérables.
65-44	Espaces verts.....	"	1	3	3	L'aménagement des espaces verts est indispensable pour équilibrer la construction de nouveaux quartiers ou la rénovation d'anciens ilots. Une dotation égale a été prévue, son utilisation pouvant d'ailleurs être améliorée par une réforme des conditions d'octroi des subventions attribuées aux collectivités à cet effet.
	Total du titre VI.....	115,8	154,3	157,5	167,4	
	Totaux des titres V et VI.....	132,4	178,7	177,5	188,4	

CHAPITRE III

Les dommages de guerre et la reconstruction.

Le règlement des indemnités de dommages de guerre est entré dans sa phase de liquidation. C'est-à-dire que restent à régler essentiellement des dossiers contentieux ou complexes. L'état d'avancement de ces opérations est bien marqué par le fait qu'il n'est pas demandé d'ouverture d'autorisations de programme mais seulement des crédits de paiement.

Ceux-ci ont été fixés à 386 millions. Les crédits espèces sont destinés au financement du programme immobilier en cours, au lancement des derniers chantiers de reconstruction que des difficultés techniques avaient retardés, aux règlements de quelques indemnités afférentes à des réparations immobilières et aux éléments d'exploitation des services publics.

Le crédit titres sera utilisé à la poursuite du financement des reconstructions immobilières, au règlement des indemnités dues à des entreprises du plan national, enfin au règlement de certaines indemnités d'Indochine.

Le projet de budget pour 1964 est donc le premier depuis la Libération qui ne comporte aucune autorisation de dépenses pour lancer des opérations nouvelles. Le moment est donc venu d'établir le bilan général de l'effort accompli pour la réparation des dommages de guerre en immeubles reconstruits et réparés, en travaux effectués, en indemnités diverses.

L'activité du ministère de la construction dans le domaine de la réparation des dommages de guerre peut se résumer comme suit :

I. — Etat d'avancement de la reconstruction.

A. — Volume des destructions :

Logements totalement détruits.....	450.000
Logements endommagés	1.050.000
Total	1.500.000

B. — Reconstruction des logements au 1^{er} janvier 1963 :

Logements totalement détruits.....	377.500
Logements endommagés	1.045.000
Total	1.422.500

Restent à lancer :

Logements totalement détruits.....	2.500
Logements endommagés.....	5.000
Perte en logements totalement détruits (1).....	70.000
Total	1.500.000

II. — Aspect administratif.

A. — 6 millions de dossiers environ ont été déposés et instruits selon la ventilation suivante :

Immeubles, destruction totale.....	300.000
Immeubles, destruction partielle.....	1.520.000
Éléments agricoles.....	745.000
Éléments non agricoles (dont 33.000 de S.P.)..	640.000
Mobilier usage courant et familial.....	3.000.000
Dont M. U. C.....	1.215.000
M. U. F.....	1.785.000
Entreprises industrielles sinistrées.....	91.000

6.296.000

B. — Au 1^{er} janvier 1964, il restera à liquider 15.000 dossiers environ correspondant pour la plus grande partie au programme de reconstruction immobilière en cours.

III. — Aspect financier.

60 milliards de francs (valeur actuelle) auront été réglés, selon la ventilation suivante :

Habitations	20 milliards de francs.
Bâtiments industriels.....	4,5 »
Bâtiments d'exploitations agricoles.....	5,5 »
Mobilier familial.....	5 »
Reconstruction du matériel des entreprises industrielles et commerciales	7 »
Éléments d'exploitations agricoles.....	2 »
Biens immobiliers et mobiliers appartenant aux collectivités publiques autres que l'Etat.....	3 »

(1) Elle s'explique par les améliorations apportées aux logements reconstruits qui ont nécessité le regroupement de créances.

Exécution de travaux annexes à la reconstruction : déblaiement, constructions provisoires, voirie..... 12 milliards de francs.
Participation de la France à la reconstitution des territoires d'outre-mer 1 »

Les règlements restant à faire représenteront au 1^{er} janvier 1964 approximativement 0,8 milliard de francs.

CHAPITRE IV

L'aide à la construction.

Les modalités de l'aide de l'Etat à la construction ont profondément évolué depuis la Libération. Au moment où une nouvelle modification est annoncée, il convient de rappeler les phases successives qu'a connues cette aide.

I. — L'évolution de l'aide de l'Etat à la construction.

Depuis la fin de la guerre, on peut distinguer les périodes suivantes :

1946-1950. — La construction privée n'est pas encore aidée. L'Etat se préoccupe de la reconstruction, et de la mise au point d'une politique des loyers (loi du 1^{er} septembre 1948).

1950-1957. — Une politique d'aide à la construction est progressivement élaborée (primes et prêts spéciaux, avantages fiscaux, institution du Logéco en 1953, participation des employeurs obligatoire à l'effort de construction).

1957-1963. — La loi cadre du 7 août 1957, le IV^e Plan, puis le V^e Plan généralisent la notion de programmes pluri-annuels. L'effort de réglementation vise la continuité du financement et la politique foncière (Z. U. P. : ordonnance du 31 décembre 1958) ; il vise aussi à favoriser le placement de capitaux privés dans la construction. Les régimes d'aide subissent seulement des améliorations de détail.

1964. — Les mécanismes d'aide de l'Etat sont refondus pour en augmenter l'efficacité : H. L. M. et Logéco constitueront le secteur social (l'aide est accrue). Un secteur de transition, ou de logements de cadres est mis au point. Et l'Etat accroît les incitations à l'investissement privé dans la construction, tout en s'efforçant de lever les obstacles techniques qui subsistent et limitent son expansion naturelle (terrains, main-d'œuvre).

A. — La période 1946-1950.

Aucune aide n'est accordée à la construction privée.

L'aide financière de l'Etat continue d'être accordée comme par le passé aux organismes constructeurs sans but lucratif créés à l'initiative des collectivités locales et soumis au contrôle de l'administration, les H. B. M., dénommés à partir de 1947 les H. L. M. — En 1949 sont instituées les bonifications d'intérêt pour inciter les organismes d'H. L. M. à emprunter sur le marché financier.

Un effort est entrepris pour faciliter l'entretien des immeubles existants par la création du F. N. A. M. alimenté par un prélèvement de 5 p. 100 sur le montant des loyers.

Une allocation de logement est instituée au profit des familles bénéficiaires des prestations familiales pour les aider à supporter les hausses de loyers.

En effet la politique des loyers prend le contrepied des errements suivis entre les deux guerres. La loi du 1^{er} septembre 1948 affirme le principe de rentabilité et organise une hausse progressive des loyers.

B. — La période 1950-1957.

Les crédits publics affectés au financement des H. L. M. et la reconstruction des immeubles détruits par faits de guerre sont sensiblement accrus par rapport à la période précédente.

La participation financière des employeurs privés à l'effort de construction est rendue obligatoire à partir de 1953 sous la forme d'un investissement dans la construction représentant 1 p. 100 des salaires (1953).

Une aide substantielle est apportée par l'Etat à la construction privée grâce à la garantie et aux prêts que l'Etat accorde à un établissement de crédit (le C. F. F.) qui peut dès lors consentir des « prêts spéciaux » aux constructeurs d'un montant supérieur à celui de ses prêts ordinaires.

Une prime à la construction est en outre octroyée par l'Etat aux constructeurs au prorata de la surface construite et pendant vingt ans, ce qui atténue la charge de remboursement des prêts.

C. — La période 1957-1963.

La création dans le secteur des H. L. M. du programme social de relogement (P. S. R.) et des immeubles à loyer normal (I. L. N.), tend à mieux adapter l'aide de l'Etat aux ressources des bénéficiaires. Seul le P. S. R. voit le jour. La construction d'I. L. N. reste théorique en raison des difficultés rencontrées pour en trouver le financement adéquat.

Le régime des primes et prêts est modifié dans le sens de la forfaitisation en mai 1962. Au lieu d'être en fonction du nombre de mètres carrés de surface habitable, la prime est fonction du nombre de pièces, et varie selon qu'elle est demandée sur 10 ans ou sur 20 ans. Elle est ainsi mieux adaptée aux conditions variables des emprunts contractés.

La prime peut en effet être « convertible » et dans ce cas elle est assortie d'un prêt spécial du Crédit foncier, et elle joue le rôle d'une bonification d'intérêt ramenant à 2,75 p. 100 ou 5 p. 100 le taux d'intérêt réel. Ou bien elle est « non convertible », c'est-à-dire demandée sans prêt spécial, et elle est utilisée librement par le bénéficiaire pour alléger la charge des prêts privés qu'il contracte, ou s'il a le capital nécessaire, comme une simple subvention.

L'Etat cherche d'autre part à favoriser les placements immobiliers en accélérant le relèvement des loyers des immeubles anciens, en instituant une « épargne crédit », en créant les « Sociétés immobilières conventionnées » et en 1963 les sociétés immobilières d'investissement, en majorant le montant des prêts spéciaux pour la construction de Logécos locatifs.

En même temps, il aide les personnes à faibles revenus, en aménageant l'allocation logement et en créant une allocation de loyer pour les personnes âgées économiquement faibles.

D. — A partir de 1964.

La réglementation des Logécos et des H. L. M. est aménagée pour supprimer des discordances inutiles (les Logécos étaient plus chers alors que leurs normes techniques étaient inférieures) et favoriser le désir des Français d'être logés plus « largement ».

Le secteur primé avec prêt constitue le nouveau secteur social ou Logéco.

A partir du 1^{er} janvier 1964, la distinction entre primes à 10 francs et primes à 6 francs cessera d'exister. Elle était déjà en partie fictive, et utilisée en quelque sorte par tradition, puisque les primes ont été forfaitisées et sont accordées en fonction du nombre de pièces et non plus de la surface du logement en mètres carrés.

La nécessité soulignée par le Plan d'uniformiser le marché du logement et de remédier peu à peu au cloisonnement excessif qu'entraînait la diversité des régimes d'aide, a conduit à instituer un régime de prêts bonifiés, à 4,25 p. 100 — 30 ans, pour les constructions locatives et un régime à 5 p. 100 — 20 ans, pour l'accession à la propriété. Il n'y a donc que deux régimes au lieu de quatre.

Le montant de l'apport en nature exigé des candidats à l'accession pourra être réduit par des prêts complémentaires familiaux accordés aux personnes qui ont droit aux allocations fami-

liales (de 20 p. 100 à 30 p. 100 du prêt principal consenti également par le Crédit foncier sur ressources d'épargne).

Prêt principal et prêt complémentaire seront subordonnés à la justification d'un plafond de ressources. L'aide sera donc personnalisée.

Pour les H. L. M., le montant des prêts est relevé en moyenne de 11 p. 100. Dans l'intention de réserver des habitations à loyer modéré aux personnes de condition modeste, les plafonds des ressources imposés aux bénéficiaires seront abaissés de 20 p. 100. Des dispositions particulières seront prévues pour les cas où les ressources de la famille comporteront plusieurs salaires. Les locataires actuels qui disposeraient de ressources supérieures au plafond fixé paieront une indemnité qui s'ajoutera à leur loyer. Cette indemnité sera fonction de l'importance du dépassement. Elle augmentera dans le temps afin d'inciter les intéressés à libérer leur logement.

Les personnes qui seront ainsi amenées à quitter les H. L. M. trouveront des possibilités de logement dans les immeubles dits « à loyer normal » (I. L. N.).

Ainsi va se développer à côté des H. L. M. un secteur de transition entre le logement fortement aidé et la construction libre. Le financement des immeubles à loyer normal et la construction locative primée sans prêt offriront un secteur de logements de cadres.

II. — L'aide à la construction dans le projet de loi de finances pour 1964.

L'aide à la construction se mesure en nombre de logements financés avec le concours de l'Etat. L'évolution est la suivante, toutes catégories confondues et compte tenu des programmes complémentaires accordés par des collectivités :

Référence 1959	270.000	) y compris collectif.
1962	292.000	
1963	325.000	
1964	325.000	

Rappelons que le IV^e Plan avait estimé nécessaire de construire, en 1965, 350.000 logements, dont 315.000 aidés par l'Etat. Il estimait souhaitable d'atteindre ce rythme de 315.000 logements aidés plus tôt si possible. En fait, ce rythme aura été dépassé dès 1963. En 1964, le nombre de 325.000 logements pourra sans doute être dépassé si les demandeurs de primes sans prêts du Crédit foncier sollicitent l'attribution de la prime de dix francs.

Le tableau ci-après compare les programmes de construction 1962, 1963 et 1964 et fait ressortir les différences selon qu'il s'agit de constructions du programme normal ou du programme réservé au logement des rapatriés :

Programmes des logements financés 1962-1964.

DESIGNATION	1962			1963			1964	DIFFERENCES entre 1961/1963 (totaux).
	Normal.	Rapatriés.	Total.	Normal.	Rapatriés.	Total.	Normal. — Total.	
Reconstruction	4	"	4	1	"	1	0,5	0,5
H. L. M. :								
Locations	77	101	119	64	111	131	99	Même nombre (1).
Accession	27			+ 18 32			36	
Primes :								
Avec prêts.....	117	5	122	133	5	132	121	— 8
Sans prêts.....	44	7	51	54	"	+ 6 (D.O.M.) 54	+ 6 (D.O.M.)	+ 12
Totaux	"	"	173	"	"	192 (2)	196 (2)	+ 4
Logements d'urgence pour rapatriés	"	6	6	"	5	5	0	— 5
Constructions sans aide (évaluation)	"	"	35	"	"	35	40	+ 5
Totaux généraux.....	"	"	337	"	"	361 + 6	365 + 6	+ 4,5

(1) Il est inutile de prendre en compte une différence de 1.000 unités car les financements sur « emprunts bonifiés » qui sont « évalués » mais ne peuvent être « fixés » à l'avance constituent un élément d'imprécision d'un ordre de grandeur supérieur. L'évaluation est maintenue à 20.000 en 1964 comme en 1963. Toutefois rappelons que les 20.000 H. L. M. destinés aux rapatriés en 1963 ont été lancés par anticipation en 1962. « Financés » sur le budget de 1963, ils ne constituent pas des «ancements » propres à l'année 1963.

(2) En 1963, les crédits correspondants aux D. O. M. n'étaient pas distingués au sein du total. La procédure des tranches opératoires impose de les distinguer.

Ce tableau fait apparaître une légère augmentation du nombre total de logements dont le lancement est prévu en 1964 par rapport à 1963. Compte non tenu des logements destinés aux départements d'outre-mer, le programme de 1964 atteindra 365.000 logements alors que celui de 1963 porte sur 361.000 logements. Plus que cette variation du volume global des opérations prévues, les modifications intérieures sont révélatrices des tendances nouvelles de la politique d'aide à la construction. Il faut souligner en premier lieu une augmentation du secteur des primes sans prêt. Celle-ci est liée d'une part au développement escompté des sociétés d'investissement immobilier et à l'accroissement des ressources d'épargne qui sont disposées à s'investir sur le marché immobilier et à prendre ainsi le relais des fonds publics. En contrepartie le secteur des primes avec prêt marque une diminution de 8.000 logements. Cette réduction n'est toutefois qu'apparente. Une partie des crédits de primes ouverts en 1963 et en 1964 est destinée à aider des opérations d'amélioration de l'habitat rural. En 1963, ces crédits ont été décomptés en logements primés selon le mode de calcul applicable aux autres catégories de logements. Ce calcul a conduit à inclure dans le programme d'ensemble 7.000 à 8.000 logements pour le secteur rural. Cette présentation a été abandonnée pour 1964. En effet, les primes accordées pour l'amélioration de l'habitat rural ne sont jamais destinées à des constructions supplémentaires mais à permettre des aménagements intérieurs. Le programme logements de 1964 ne tient pas compte des primes pour l'amélioration de l'habitat rural alors que celui de 1963 en faisait état.

A. — Le secteur H. L. M.

Au titre de la législation H. L. M. ont été financés sur prêts à taux réduit et sur emprunts bonifiés :

En 1963 : 135.000 logements ;

En 1964 : 135.000 logements seront financés (selon la même répartition : 115.000 sur prêt à taux réduit et 20.000 sur emprunts bonifiés). Il convient de noter qu'en 1963 le programme normal n'était que de 94.000 logements financés sur prêt à taux réduit. Les 20.000 autres correspondant au programme spécial pour les rapatriés.

Les crédits ouverts pour le financement des prêts à taux réduit auront donc évolué ainsi depuis 1959 (en millions de F) :

1959	1960	1961	1962	1963	1964
1.900	2.300	2.620	(1) 2.620	3.170	3.580

(1) Plus 405 pour les rapatriés, soit 3.025

La répartition de ces logements entre la location et l'accèsion, non compris le programme rapatrié, difficile à ventiler, est la suivante :

DESIGNATION	1962	1963	1964
Location	77	82	92
Accession	27	32	23
Totaux.....	104	(1) 114	(1) 115

(1) Plus 20.000 sur emprunts bonifiés.

En 1964 est prévu le lancement d'un nouveau programme triennal (à l'intérieur de la dotation globale comme précédemment) en principe de 45.000 logements, dont 10.000 pour la première tranche. Les tranches de financement des programmes triennaux en cours représenteront donc en 1964 :

12.000 logements sur le programme 1962-1964.

14.000 logements sur le programme 1963-1965.

10.000 logements sur le programme 1964-1966.

26.000 logements (environ).

Dans le cadre de la réforme du financement de la construction dont l'un des objectifs est d'atténuer le cloisonnement des divers secteurs aidés de la construction, le financement des H. L. M. subit quelques retouches :

1. — Le secteur locatif reste inchangé : 1 p. 100-45 ans pour le programme normal et 0 p. 100-53 ans en ce qui concerne le programme social de logement mais la quotité du prêt est relevée de 11 p. 100.

2. — En ce qui concerne l'accession à la propriété les conditions nouvelles sont 5 p. 100-20 ans à 30 ans selon l'âge du souscripteur au lieu de 2 p. 100-30 ans. En contrepartie des prêts complémentaires sont consentis aux accédants pour réduire leur apport en capital. Leur montant est de 20 à 30 p. 100 du prêt principal et leurs conditions sont les mêmes que celles de ce dernier.

3. — Les constructions H. L. M. bénéficiant d'une aide de l'Etat qui en fait le secteur social par excellence, les conditions d'accès sont renforcées par abaissement du plafond de ressources de 20 p. 100.

4. — En revanche les organismes d'H. L. M. pourront lancer des programmes d'immeubles à loyer normal (I. L. M.) dont les loyers seront mieux adaptés aux ressources de la fraction la plus aisée de leur clientèle.

B. — Le secteur primé.

En nombre de logements primés, le projet de budget est établi sur la base de :

124.000 primes convertibles en bonifications ;

66.000 primes non convertibles.

Le total, 190.000, est en augmentation sur 1963. Le budget de 1963 a été en effet établi sur la base de 128.000 primes avec prêt et 54.000 primes sans prêt, soit 182.000 au total.

L'effort est donc centré sur la prime non convertible, ce qui, du point de vue du Gouvernement, se justifie doublement :

1° Parce que des considérations monétaires ont conduit à plafonner le montant des prêts spéciaux à 2,85 milliards de francs.

2° Parce que le lancement des sociétés immobilières d'investissement, qui n'ont pas droit aux prêts spéciaux, mais peuvent prétendre à la prime sans prêt justifie une dotation supplémentaire.

L'autorisation de programme de 1.705.000 francs qui figure au chapitre 65-10 « Primes à la construction. » du projet de budget de 1964 a été calculée sur les bases suivantes :

Article 1^{er}. — Primes convertibles en bonifications d'intérêts.

A. — Programme métropolitain :

Millions de F.

Primes payables en vingt ans.....	} 8.500 × 124.000 = 1.054
Prime annuelle par logement 425 F..	
Prime totale par logement : 425 F × 20 = 8.500 F.....	
Nombre de logements : 124.000.....	

B. — Programme des départements d'outre-mer..... 28

Total article 1^{er}..... 1.082

Article 2. — Primes non convertibles en bonifications d'intérêts (primes sans prêt).

A. — Programme métropolitain (sauf habitat rural) au total 66.000 logements :

a) Primes payables en vingt ans :	} 8.500 × 36.000 = 306
Prime annuelle par logement 425 F.	
Prime totale par logement : 425 × 20 = 8.500 F.....	
Nombre de logements 36.000.....	

b) Primes payables en dix ans :	} 7.000 × 30.000 = 210
Prime annuelle par logement 700 F.	
Prime totale par logement : 700 F × 10 = 7.000 F.....	
Nombre de logements 30.000.....	

B. — Habitat rural (9.000 logements environ)..... 75

C. — Programme des départements d'outre-mer..... 32

Total article 2..... 623

Total des primes..... 1.075

Le montant des primes a été déterminé pour des logements dont le nombre moyen de pièces est 3,8. La ventilation entre les primes payables en vingt ans et les primes payables en dix ans a été effectuée forfaitairement en fonction de la ventilation des crédits actuellement utilisés.

Leur taux a été calculé dans la perspective de la réforme qui doit intervenir prochainement et qui établira un taux unique de primes, tandis que le taux des prêts spéciaux sera désormais fixé à 4,25 p. 100 pour les logements locatifs et à 5 p. 100 pour les autres logements.

Aux prêts spéciaux calculés sur la base des barèmes actuels s'ajouteront des prêts complémentaires attribués en fonction de la situation de famille des bénéficiaires et dont le montant atteindra 20 à 30 p. 100 des prêts principaux.

Toute comparaison des crédits budgétaires des dernières années et de 1964 n'aurait pas de sens car avant 1963 les crédits de primes n'étaient pas budgétisés. Ils ont été budgétisés en 1963 mais calculés en fonction de bonifications ou de primes sans prêts différentes de celles qui ont servi à établir le budget de 1964. Le nouveau régime impose une charge budgétaire moindre. Dans le domaine des primes convertibles, la limite de l'effort de l'Etat ne tient pas au montant des crédits de primes mais au montant des prêts spéciaux correspondants, qui a été maintenu au niveau de 1963. Pour les primes sans prêt, la limite de l'effort de l'Etat est seulement budgétaire et la voie est donc ouverte à une extension ultérieure si la demande le justifie.

Comme en matière d'H. L. M. un programme triennal a été institué pour la première fois en 1963 (loi de finances du 23 février 1963). Le programme lancé en 1963 portait sur 50.000 logements. Le lancement d'un second programme de même importance en 1964 fait l'objet de l'article 40 du projet de loi de finances.

CHAPITRE V

La politique foncière.

La politique foncière est mise en œuvre par le fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme (F. N. A. F. U.), c'est un compte spécial du Trésor dont la gestion est assurée par le ministre de la construction. Cette politique répond à plusieurs impératifs :

Nécessité de préparer des terrains en vue de la création de zones industrielles (Z. I.) ou de zones d'habitation (Z. H.-Z. U. P.). Certaines opérations qui présentent un intérêt particulier ne sont pas confiées aux collectivités locales mais réalisées directement par l'Etat ou un établissement public : établissement public pour l'aménagement du rond-point de la Défense (E. P. A. D. aménagement de la côte du Languedoc) ;

Nécessité d'aider les collectivités locales à rénover les flots d'habitation qui ne correspondent plus aux normes d'un urbanisme moderne et comportent un sous-emploi des terrains à bâtir ;

Nécessité d'aider les collectivités à prévoir l'avenir et leurs zones d'extension et de parer à la spéculation par une politique d'achat (Z. A. D.).

En 1964, cette politique doit être facilitée par les mesures proposées en vue de freiner la spéculation foncière et de favoriser la mise en viabilité des terrains. Cependant l'action du F. N. A. F. U. n'est pas limitée. Un effort particulier est même engagé en matière de rénovation urbaine pour répondre à une demande de plus en plus forte des collectivités.

En 1964, les programmes d'aménagement du territoire seront financés conjointement par le Trésor et par la Caisse des dépôts et consignations.

Le Trésor ne financera plus que les opérations réalisées directement par l'Etat et dont la durée ne peut être exactement prévue, en particulier la constitution de réserves foncières. Le compte spécial retracera donc à l'avenir seulement les opérations directes et les paiements sur programmes antérieurs qui demeurent à la charge du fonds. Les opérations directes prévues en 1964 s'élèvent à 65 millions de francs.

Les autres opérations (avances aux collectivités locales) seront financées par des prêts à court terme de la Caisse des dépôts et consignations bonifiés par l'Etat. Pour les bénéficiaires, aucune modification ne sera apportée aux conditions de taux et de durée des avances qui seront celles du régime actuel du F. N. A. F. U. (durée égale à deux ans renouvelable une ou deux fois

et 2,50 p. 100 de taux d'intérêt). Ces avances seront accordées comme l'étaient précédemment les avances du Trésor par le comité de gestion du F. N. A. F. U. institué par le décret modifié n° 57-526 du 19 avril 1957 et qui comprend les représentants des services intéressés. La Caisse des dépôts se substituera simplement au Trésor pour l'octroi des fonds. Le montant de ces prêts est fixé pour 1964 à 690 millions de francs et se répartit comme suit :

DESIGNATION	1964	1963	DIFFERENCES pour 1964.
(En millions de francs.)			
Section A :			
Z. U. P.....	315		
Zones industrielles.....	55		
Zones d'habitation.....	40	419	
Rond-point de la défense	85		
Opérations directes.....	(avances) 65		
	560	410	+ 150
Section B. — Rénovation urbaine	195	80	+ 115
Section C. — Zones d'amé- nagement différé.....	"	30	- 30
Totaux.....	755	520	+ 235

Au total, les programmes qui seront lancés par le F.N.A.F.U. en 1964 s'élèveront à 755 millions de francs, 65 millions étant financés directement par le Trésor et 690 millions de francs par des emprunts bonifiés par l'Etat (1).

La section C n'est pas dotée pour une raison simple : son existence joue un rôle comminatoire puisqu'elle a seulement pour objet de permettre l'intervention des collectivités (par l'exercice du droit de préemption) lorsque le besoin s'en fait sentir. En 1963, elle n'a pas été utilisée. Sa dotation est donc entière et reconduite. Elle n'appelle pas de nouvelle autorisation.

L'efficacité de l'action du fonds n'est plus à démontrer. L'importance des demandes de concours financier (il s'agit d'avances à court terme) en instance est telle qu'il a fallu procéder à une programmation, préparée en liaison avec la délégation à l'aménagement du territoire et la direction du Trésor. Seule la rénovation urbaine ne peut être « programmée » en raison de la complexité des dossiers préparatoires qui ne permet pas d'affecter à chaque opération une date précise d'intervention du fonds.

La politique foncière vise à adapter l'aménagement des terrains au rythme de la construction. A côté des mesures d'ordre général (telles que la taxe de régularisation des valeurs foncières) le fonds constitue l'outil indispensable pour la réalisation d'opérations spécifiques.

CONCLUSION

Le budget n'est qu'un des éléments et sans doute ce n'est pas le plus important de la politique de la construction. Le fait que d'une année à l'autre il demeure assez semblable à lui-même dans sa structure et dans ses masses, tend à voiler une évolution très profonde qui s'est amorcée en 1963 et devrait se développer en 1964. Cette évolution affecte non seulement le système d'aide à la construction mais également l'urbanisme.

Le financement de la construction est en effet marqué par une accentuation du caractère social des secteurs aidés et par une personnalisation de l'aide accordée. La constitution de secteurs de transition destinés aux cadres va permettre

(1) Régionalisation des opérations : sur les 65 millions de francs destinés à des opérations d'acquisition foncière et d'urbanisme, 25 sont réservés à la région parisienne.

d'affecter les habitations à loyer modéré aux catégories sociales auxquelles elles sont normalement destinées. La création de sociétés immobilières d'investissement tend à assurer un relais par l'épargne privée de l'aide financière effectuée soit sur les crédits de l'Etat, soit sur les moyens monétaires de la Banque de France. Enfin, en lançant des programmes triennaux, le Gouvernement veut obtenir une amélioration de la productivité et, par conséquent, un abaissement des prix de revient dans le domaine du bâtiment.

L'action entreprise en matière d'urbanisme reçoit une impulsion nouvelle. L'accent est mis sur la rénovation urbaine et la restauration immobilière. La lutte contre la spéculation foncière complète les initiatives prises par ailleurs pour dégager des terrains à bâtir et préparer des secteurs d'extension des villes.

Ainsi, au-delà des demandes de crédits et de l'exécution des dépenses budgétaires se développe un large effort de conception et de renouvellement pour adapter l'action en faveur de la construction aux besoins d'un pays en plein essor démographique et en pleine transformation sociale. Ses résultats restent toutefois subordonnés au succès du plan de stabilisation. Le secteur de la construction est l'un de ceux où les tensions inflationnistes sont actuellement les plus fortes. L'Assemblée nationale ne peut qu'approuver les mesures prises pour arrêter les hausses et mettre fin aux déséquilibres qui les provoquent. Son vœu est que les décisions prises soient à la mesure des difficultés à surmonter.

EXAMEN DU PROJET DE BUDGET EN COMMISSION DES FINANCES

Les problèmes soulevés par la politique d'aide à la construction à l'occasion de l'examen du projet de budget ont donné lieu à un large échange de vues devant votre commission des finances. M. le ministre de la construction y a pris part en venant répondre aux questions que lui ont posées les membres de la commission. Ces questions ont notamment porté sur le rythme de la construction et la réalisation des objectifs du IV^e Plan, sur les mécanismes de financement, la politique foncière, le formalisme excessif de l'administration et l'augmentation des coûts de construction.

MM. de Tinguy et Alduy ont exprimé la crainte que les dispositions de la loi du 15 mars 1963 et celles des articles 3 à 8 du projet de loi de finances pour 1964 n'entraînent un accroissement important des charges financières de la construction en raison de l'aggravation de la fiscalité qu'elles impliquent. M. Royer, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges et M. Denvers ont insisté sur la nécessité d'arrêter la hausse des prix des produits de base de la construction tels que le ciment, les pierres prêtaiées, les tuiles et les briques. MM. Voisin et Lamps ont fait valoir que les textes proposés par le Gouvernement en matière foncière n'apporteraient pas de solution valable aux problèmes des terrains à bâtir. Ils ont souhaité que le Gouvernement oriente ses études vers la municipalisation des sols.

D'autres questions ont été évoquées, notamment par M. Ebrard, sur le décalage dans le temps existant entre la notification des primes aux constructeurs et leur paiement. Ce décalage est tel que le constructeur, fort de la promesse de prime qui lui est faite, lance les travaux et se trouve dans une position difficile lorsque le prêt du Crédit foncier lié au paiement de la prime tarde à lui parvenir. M. Denvers a appelé l'attention de la commission sur les problèmes douloureux que pose une application trop stricte des règles de la forclusion en matière de dommages de guerre. Notre collègue a demandé que des instructions soient données aux services départementaux pour qu'ils puissent disposer d'une certaine marge d'appréciation en faveur des cas les plus intéressants. MM. Duffaut et Alduy ont insisté pour que soit maintenu un quota de logements H. L. M. en faveur des rapatriés : il n'est pas exclu, en effet, que les mesures prises récemment par le Gouvernement algérien aient pour conséquence de nouveaux retours en France. Quant à M. Lamps, il a regretté les conditions dans lesquelles ont été effectuées les restrictions des effectifs du ministère de la construction. Enfin, M. Vivien a demandé au ministre de la construction de veiller à ce que les agents du Crédit foncier fassent preuve d'une parfaite objectivité dans les évaluations qu'ils font des terrains à bâtir qui conditionnent l'attribution des prêts.

M. Maziol a groupé ses réponses sous trois rubriques :

- Le rythme de la construction ;
- Le financement ;
- La question foncière.

a) Le rythme de la construction

Le ministre a rappelé le nombre de logements dont le financement est prévu en 1964 : 325.000 logements auxquels s'ajouteront 40.000 logements entièrement financés par le secteur privé. Au total, 365.000 logements seront donc financés, ce qui est supérieur aux prévisions du IV^e Plan. Le ministre a donné l'assurance que le rythme de logements achevés ne continuerait pas à décroître. Il estime qu'en 1963, malgré un hiver particulièrement néfaste, la construction de 325.000 logements sera achevée. Un effort est d'ailleurs actuellement réalisé pour améliorer la centralisation statistique du nombre de logements achevés : jusqu'ici les seuls renseignements sont fournis par la délivrance des certificats de conformité et la pose des compteurs électriques. Ces indications sont manifestement insuffisantes. Le ministre estime qu'en 1964, 350.000 logements pourront être terminés. Sans doute un tel chiffre est insuffisant par rapport aux besoins du marché, mais il faut noter que les événements, imprévisibles lorsqu'a été conçu le IV^e Plan, sont intervenus : le retour en masse des rapatriés et des migrations du secteur rural vers les villes plus importantes que prévues. Le vœu du ministre est de pouvoir passer assez rapidement à un rythme de 400.000 logements terminés par an. Pour parvenir à un tel niveau, il est indispensable de modifier les règles de financement de la construction.

b) Le financement de la construction.

Actuellement, neuf logements sur dix requièrent pour être construits l'aide de l'Etat. Le fait qu'il faille attendre cette aide pour commencer à construire est à l'origine du décalage, existant dans le temps, entre l'attribution du permis de construire et la délivrance des primes. Dans le système proposé par le Gouvernement, le secteur H. L. M. sera réservé aux catégories les moins favorisées, ce qui conduit à prévoir des logements à loyers normaux pour les ménages disposant de revenus dépassant certains plafonds de ressources. Le secteur primé avec prêt sera également réservé au secteur social. Pour en avoir le bénéfice, il faudra disposer de ressources inférieures à un certain plafond. Il n'existera plus désormais qu'une seule prime correspondant à un prêt spécial du crédit foncier, à 4,25 p. 100 sur trente ans. Des prêts complémentaires familiaux sont prévus.

Une priorité absolue a été donnée aux constructions individuelles, pour 1964, dans la répartition de la prime. Le ministre a précisé que les nouvelles règles d'attribution de primes et de prêts ne seront pas rétroactives et ne concerneront donc que les dossiers présentés à partir de la date de mise en application des nouvelles dispositions.

Le recours au financement privé pose le difficile problème du taux de l'argent. Il faut que celui-ci soit compatible avec l'édification de logements à des prix raisonnables. Une solution est actuellement recherchée par le ministère de la construction et celui des finances. L'étude porte notamment sur la façon de lier les prêts pour la construction à certains indices économiques.

c) La question foncière.

M. Maziol a notamment précisé que, dans son esprit, les dispositions concernant la politique foncière qui figurent dans la loi de finances ne sont qu'une partie d'un programme d'action plus vaste comportant d'autres initiatives.

En ce qui concerne l'opportunité de mesures tendant à la municipalisation des sols, le ministre a indiqué qu'il comptait pouvoir atteindre le même résultat en utilisant d'autres moyens. Ces moyens font actuellement l'objet d'études ; on peut envisager d'instituer un bail à la construction. Une telle procédure éviterait de grever la construction par le prix du terrain à bâtir. En outre, il serait utile de prévoir une modification de la procédure d'expropriation afin d'éviter que le propriétaire exproprié ait le sentiment d'être spolié deux fois, d'abord lorsque la collectivité lui prend son terrain et lorsqu'elle le revend à un autre. Il s'agit d'associer le propriétaire à l'effort de la construction.

L'augmentation du prix des terrains n'est pas le seul facteur de hausse des prix de la construction. Un autre élément résulte des conditions dans lesquelles les marchés sont passés. Il est nécessaire qu'une meilleure coordination entre les services constructeurs intervienne afin d'échelonner leurs programmes en fonction des possibilités des entreprises. Une commission est prévue qui doit définir les priorités. Le ministre envisage également de recourir en faveur des entreprises ayant fait leurs

preuves, et notamment dans le domaine de l'industrialisation, à la procédure dite de la reconduction au lieu de celle de l'adjudication, afin d'éliminer les entreprises au bord de la faillite soumissionnant à perte. De même, des mesures vont être prises pour faire baisser les prix des matériaux de base de la construction.

En conclusion, le ministre a déclaré qu'il n'était possible d'amener l'épargne privée à s'investir dans la construction que si les prêteurs se sentaient garantis.

Après avoir entendu le ministre, votre commission des finances a été amenée à se prononcer sur les conclusions de son rapporteur tendant à l'adoption du budget de la construction. M. Ebrard a insisté pour qu'à l'avenir les décisions de primes ne soient pas notifiées avant leur attribution. Quant à M. Denvers, il désire qu'une priorité soit donnée aux cas sociaux dans la répartition des primes. Il faudrait en outre que le permis de construire, qui souvent n'est accordé que pour

une période d'un an alors que le délai d'attribution de prime est supérieur, reste valable aussi longtemps que la prime n'a pas été notifiée. MM. Chapalain et Voisin, notant qu'un crédit de subvention était prévu au budget en faveur de l'agence foncière et technique de la région parisienne, ont demandé que les crédits correspondants soient supprimés et que le financement de cet organisme soit assuré par des avances. Votre commission des finances a émis le vœu que l'effort envisagé pour la région parisienne soit étendu aux principaux centres urbains de province où des problèmes de logements se posent. MM. Chapalain et Voisin ont retiré leur amendement de suppression se réservant de soumettre la question à l'appréciation de l'Assemblée.

A la suite de ces délibérations, votre commission des finances, tenu compte des observations qui ont été formulées et qui sont rappelées ci-dessus, vous propose d'adopter sans modification le budget de la construction.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1964 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application d'une décision prise par le Bureau le 22 octobre 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 586

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1964 (n° 549), par M. Royer, député.

TOME II

IV. — CONSTRUCTION

Mesdames, messieurs, dans son avis sur le budget pour 1963, votre commission avait mis en évidence l'insuffisance des objectifs du IV^e Plan par rapport aux besoins de construction de logements.

Depuis cette date, une étude très objective et très approfondie de la question a été entreprise par la fédération nationale du bâtiment tendant à recenser les besoins à satisfaire sur les vingt prochaines années.

L'accroissement démographique a pris des proportions qui ne pouvaient être prévues au moment de l'établissement du IV^e Plan. L'accélération de son rythme — on sait que la population française vient de dépasser 48 millions — impose donc un fort accroissement des objectifs immobiliers. D'autre part, la répartition de la population française sur le territoire se modifie sous l'impulsion d'une tendance à l'urbanisation qui s'intensifie chaque année. C'est ainsi qu'entre les deux derniers recensements, 35.000 communes de moins de 2.000 habitants ont perdu environ 60.000 habitants. Comme ce mouvement ira en s'accroissant et que des éléments nombreux de la population agricole s'orienteront vers d'autres formes d'activité qui les inciteront à se diriger vers les agglomérations urbaines, il faut estimer à plus de 500.000 en vingt ans les logements dont le besoin est rendu nécessaire par ce phénomène d'urbanisation.

En résumé, l'accroissement quantitatif et la modification de la répartition de la population française, se traduisent par un besoin de logements minimum de 3 millions en vingt ans.

A ce chiffre, l'étude de la fédération nationale du bâtiment ajoute celui de l'élimination de la pénurie, que toutes les autorités compétentes en cette matière fixent à un million de logements à construire en vingt ans.

Enfin, il ne faut pas oublier que le patrimoine immobilier français est vétuste, comme votre rapporteur l'a déjà montré dans ses précédents avis. Sur 12 millions de logements recensés en 1961, 7 millions auront plus de soixante-dix ans en 1980 et 3 millions et demi plus de cent ans. Il ne faut pas oublier que 3 millions et demi de ces logements se composent d'une ou deux pièces seulement; quant à leur confort, il est loin de donner satisfaction. Comme les exigences de qualité et de dimensions augmenteront à mesure que s'élèvera le niveau de vie, les besoins de rénovation des logements s'accroîtront.

L'allongement de la scolarité, la promotion sociale, la généralisation des habitudes d'hygiène, l'amélioration de l'équipement ménager, élèveront les exigences de la population en matière d'habitat; cette modification qualitative des besoins se traduira par une demande d'accélération du rythme de renouvellement. Si on le calcule sur soixante-dix ans, ce qui est un délai raisonnable, ce renouvellement exigera la construction de 200.000 à 225.000 logements par an.

En conséquence, il faudrait construire dans les vingt ans qui séparent 1961 à 1980 inclus:

- 4 millions de logements pour réduire la pénurie et répondre aux besoins de l'accroissement démographique et des migrations internes;
- 4 millions pour le rajeunissement du patrimoine immobilier.

Pour rattraper le retard pris depuis 1961 (950.000 logements environ auront été construits au cours des années 1961 à 1963 inclus) la moyenne annuelle de la construction de logements devrait donc s'élever à environ 420.000 unités. C'est dire que le rythme de la construction, qui piétine entre 310.000 et 320.000 logements par an depuis trois ans, doit recevoir une impulsion énergique si la France ne veut pas se trouver d'ici quelques années devant une crise de logements d'une acuité jamais connue.

On sait que depuis la dernière guerre, en dix-huit ans, notre pays a construit environ 3 millions de logements y compris la reconstruction. Or, dans les vingt années de l'entre-deux-guerres, alors que la population n'avait augmenté que de 3 millions d'habitants, deux millions et demi de logements ont été édifiés. Si l'on remarque que de 1948 à 1962, la population s'est accrue de près de 6 millions d'habitants, on voit que l'effort de construction accompli depuis 1945 — que certains prétendent considérable — n'est relativement pas plus important qu'au cours des vingt années qui ont précédé 1939.

D'ailleurs, si l'on se réfère aux statistiques établies par l'O. N. U. relatives au nombre de logements construits pour mille habitants entre 1950 et 1961, on s'aperçoit que la France vient au treizième rang avec 54 logements pour mille habitants alors que la République fédérale d'Allemagne vient au premier rang avec 111 logements pour mille habitants.

Et cependant le rang médiocre de la France dans ce classement ne paraît pas correspondre avec celui que donne la comparaison des pourcentages de formation du capital fixe dans la construction par rapport au produit national brut, comme le fait ressortir le tableau suivant:

Pourcentage du produit national brut affecté à la construction de logements.

(Source: « Bulletin annuel du logement et de la construction pour l'Europe » publié par les Nations Unies.)

PAYS	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Etats-Unis	4,9	4,4	4,1	4,4	5,0	4,5
Allemagne fédérale....	5,2	5,1	4,9	4,9	5,4	5,4
Finlande	6,7	6,3	6,0	5,3	5,4	5,7
France	4,4	4,3	4,6	4,5	4,3	5,2
Grande-Bretagne	3,2	3,0	2,8	2,6	2,7	3,0
Grèce	4,8	4,8	4,9	5,6	5,2	5,3
Italie	5,2	5,6	6,1	5,8	5,8	5,5
Norvège	5,1	3,9	4,5	4,3	4,1	3,9
Portugal	3,0	3,1	3,0	3,2	3,3	3,1
Suède	5,2	5,2	5,2	5,4	5,3	5,1

Votre commission se propose d'ailleurs de rechercher les raisons qui pourraient expliquer le chiffre relativement faible des logements construits en regard de la part apparemment satisfaisante de son produit national brut qui est affectée à cette formation brute de capital fixe.

Elle s'efforcera aussi de comprendre pourquoi un écart important se manifeste entre le chiffre des logements autorisés et celui des logements échelonnés, comme le montre le tableau ci-dessous :

ANNEES	LOGEMENTS autorisés.	LOGEMENTS-achevés.
1958	315.000	291.700
1959	313.100	320.400
1960	357.100	316.600
1961	362.900	316.000
1962	427.400	308.900

Pour terminer ces considérations générales sur l'activité de la construction en France, votre rapporteur tient à comparer ces résultats avec ceux de quelques pays voisins pour lesquels les chiffres sont les suivants :

Logements achevés.

ANNEES	ALLEMAGNE fédérale.	ITALIE	U. R. S. S.
1960	550.800	290.600	569.000
1961	543.400	313.400	514.000
1962	553.200	359.400	502.600

PREMIERE PARTIE

Situation de la construction d'immeubles d'habitation.

C'est une évidence que depuis 1960 la construction de logements marque un palier et que le nombre des logements terminés stagne à un chiffre annuel de 320.000 environ.

Le tableau ci-dessous en apporte la preuve :

Nombre de logements terminés. (En millions de logements.)

	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Reconstruction	32,9	24,2	17,1	12,7	11,8	8,3
H. L. M. :						
Location	54,5	68,7	82,8	77,0	70,8	68,3
Accession	18,7	18,9	18,1	18,8	20,7	20,9
Logements primés :						
Logécos	67,4	74,0	86,6	89,1	98,9	103,3
Autres	78,4	80,4	87,6	87,7	81,7	74,2
Autres logements non primés.	21,8	25,5	23,2	31,3	32,1	33,9
Total	273,7	291,7	320,4	316,6	316,0	308,9

Ce résultat est bien insuffisant par rapport aux besoins et même par rapport aux objectifs prévus par le IV^e Plan.

Votre commission de la production et des échanges s'est posé la question de savoir quelles étaient les raisons de ce plafonnement. Elle n'a pas été en mesure jusqu'à présent de les discerner avec précision, mais elles paraissent devoir être recherchées à la fois sur le plan des modalités de financement actuellement utilisées en France, d'une part, et, d'autre part, dans l'étude des capacités physiques des industries du bâtiment.

A. — MODALITES DE FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION

1. — Situation actuelle.

C'est un fait que personne ne conteste qu'en France 9 logements sur 10 sont construits avec l'aide de l'Etat, dispensée sous les diverses formes bien connues de prêts aux H. L. M., de primes à la construction accompagnées ou non de prêts spéciaux du Crédit foncier.

Les mécanismes de ce financement étant bien connus, votre rapporteur se bornera à rappeler que les charges de l'aide dispensée depuis 1958 vont s'alourdir d'année en année, et comme l'a démontré un calcul fait par la fédération du bâtiment, les bénéficiaires de cette aide ne paient qu'une partie des charges financières résultant de l'aide obtenue.

En effet, le montant global des intérêts, remboursement ou annuités d'amortissement récupérés sur les emprunteurs est très inférieur aux charges moyennes assumées par les prêteurs. Sur vingt-cinq ans, les H. L. M.-locations ne supportent pratiquement que le tiers des charges financières normales correspondant aux frais spéciaux, les Logéco-locations environ les trois cinquièmes et les logements primés à 6 F les quatre cinquièmes.

Cette situation est tout à fait particulière à la France. A l'opposé on peut citer l'exemple des Etats-Unis où 97 p. 100 des logements sont construits sans aide de l'Etat, donc uniquement par des financements privés. Les constructeurs trouvent aisément dans ce pays des capitaux à 5 p. 100 d'intérêt remboursables en trente ans qui leur permettent de réaliser des opérations de constructions de maisons individuelles ou d'immeubles d'habitation. Les loyers assurent les charges financières des emprunts et le remboursement du capital. Il faut également noter que pour réussir à louer ou à vendre les maisons ou les appartements construits, les promoteurs ou les lotisseurs américains sont obligés de financer l'équipement culturel et social qu'exigent les locataires ou les propriétaires (jardins, écoles, piscines, bâtiments culturels et même cimetières).

Le financement de la construction de logements aux Etats-Unis se situe donc à l'opposé du système de financement français. C'est d'autant plus surprenant que dans leur calcul de rentabilité, les « builders » tiennent compte d'un coefficient d'inoccupation des logements variant entre 10 et 15 p. 100 des logements construits.

Entre ces deux cas extrêmes que constituent les modalités de financement du logement aux Etats-Unis et en France, les autres pays se classent dans l'ordre suivant :

P A Y S	FINANCEMENT PRIVE		
	1958	1959	1960
France	8,8	8,8	10,3
Tchécoslovaquie	22,5	21,1	17,0
Pologne	35,5	29,1	22,1
Angleterre	46,8	51,4	56,3
Espagne	62,7	77,3	75,7
Belgique	68,1	57,3	65,3
Allemagne fédérale	68,7	69,3	71,5
Bulgarie	81,4	80,0	•
Suisse	86,2	80,9	84,8
Etats-Unis d'Amérique	91,4	97,6	96,6

Les statistiques du tableau ci-dessus ne signifient pas que la part du financement des logements qui n'est pas couverte par des capitaux privés est financée entièrement par des fonds publics. En réalité, la proportion d'investissements directs de l'Etat ou des collectivités locales dans la construction de logements oscille selon les Etats entre 54 p. 100 en Pologne et 4 p. 100 aux Etats-Unis. L'intervention de la puissance publique se manifeste de préférence par des subventions d'atténuation de charges financières ou par des prêts à taux modéré et longue durée de remboursement.

C'est le cas notamment pour la France comme le montrent les statistiques suivantes :

Origine du financement des logements (en pourcentage).

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Etat (reconstruction)...	46,5	44,0	42,0	38,4	35,3	34,0
Organismes publics (H. L. M.).....	24,0	19,7	26,8	30,2	31,5	30,6
Secteur privé subventionné.....	47,6	57,9	53,2	52,7	54,4	55,1
Secteur privé non subventionné.....	14,9	8,4	8,0	8,8	8,8	10,3

Comme il était impossible de concevoir une augmentation de la participation de l'Etat aux constructions de logements et que la constatation des besoins à satisfaire commande un accroissement des réalisations annuelles, le ministre de la construction s'est trouvé dans l'obligation d'étudier des mesures en vue de relayer l'intervention des fonds publics par des apports de capitaux privés.

2. — Réforme de l'aide à la construction.

La première mesure à prendre était évidemment de « limiter l'aide de l'Etat, qu'elle soit directe dans le secteur des H. L. M. ou indirecte dans le secteur des primes et prêts du Crédit foncier, à ceux qui en ont le plus besoin, c'est-à-dire aux familles qui n'ont pas de ressources suffisantes pour trouver sans cette aide à louer un appartement ou à devenir propriétaires d'un logement ».

Pour ne pas déformer la pensée du ministre sur ce point, votre rapporteur ne peut mieux faire que de reproduire ci-dessous les déclarations faites par le ministre devant la commission :

« Notre premier effort a porté sur le domaine des H. L. M., et dès 1963 nous achèverons de construire 100.000 H. L. M. En 1964, nous aurons 135.000 H. L. M. qui seront financés, de telle sorte qu'ayant construit cette année le nombre jamais atteint de 100.000 H. L. M., nous pourrions d'année en année l'augmenter et accroître par conséquent l'aide que l'Etat apporte au logement des personnes les plus défavorisées. Dans le même temps, pour que cette aide soit plus efficace et aille dans le sens que je définissais tout à l'heure, nous avons voulu, d'une part, assurer une meilleure organisation des H. L. M. en elles-mêmes et des offices publics en modifiant légèrement les conseils d'administration pour qu'ils ne puissent pas être suspectés de ne pas attribuer loyalement les logements construits avec l'aide de l'Etat, et nous avons eu le souci, d'autre part, de vérifier et d'abaisser légèrement les plafonds de ressources donnant droit à l'accession dans les H. L. M. pour que ces logements ne bénéficient pas à certaines personnes — chacun de vous en connaît des exemples — qui ont véritablement des traitements ou des ressources suffisantes pour trouver ailleurs le moyen de se loger.

« Mais comme on va baisser ces jours-ci ce plafond des ressources, comme on va faire payer un certain loyer à ceux qui dépasseront ce plafond, ce surloyer restant au bénéfice des offices d'H. L. M., il ne faut pas pour autant priver du moyen de se loger les personnes qui disposent de ressources dépassant ce plafond que nous aurons fixé ; je veux parler des cadres, par exemple, et nous avons prévu pour 1964 le financement des immeubles à loyers normaux, les I. L. N., institués depuis quelques années, mais dont jamais on n'était arrivé à assurer le financement. Nous y sommes parvenus maintenant, et dès 1964, les offices vont pouvoir construire des logements de cadres, ce qui me semble encore nécessaire pour qu'ils puissent appliquer régulièrement le plafond des ressources que nous avons prescrit et le paiement des surloyers que nous avons établis.

« Ainsi, en 1964, on va donc financer au total 135.000 H. L. M. dans le pays à la demande des offices, c'est-à-dire suivant les besoins qui se feront sentir, on financera et on construira les immeubles à loyers normaux.

« Mais là où l'innovation est peut-être plus grande, c'est dans le domaine des prêts spéciaux du Crédit foncier. Chacun de vous se rend compte dans sa circonscription — et vous ne vous privez

pas de m'en parler — que le nombre des permis de construire est plus élevé que celui des primes accordées de sorte que l'on vient à longueur de journée vous demander à bénéficier de cette prime et que le pauvre ministre de la construction, quand il se déplace dans les départements, entend dire partout que les gens ne demandent qu'à construire et que le ministre ne leur accorde pas assez de primes et de prêts.

« Il y a là une situation qui socialement n'est pas honnête et à laquelle vous voulez essayer de mettre un terme. D'où vient cette situation ? Elle vient de ce que, dans l'état actuel des choses, l'Etat finance soit par les H. L. M., soit par les prêts spéciaux du Crédit foncier, les neuf dixièmes des logements construits. Or personne ne croira que dans notre pays tous les Français qui construisent des résidences principales, puisque le dixième restant est censé être constitué par des résidences secondaires, n'ont pas les moyens de construire sans aide de l'Etat.

« Par ailleurs, on observait que l'aide de l'Etat sous la forme des prêts du Crédit foncier, notamment de la prime de 6 F, servait à édifier des immeubles de luxe qui se vendaient ou se louaient à des prix tels qu'ils assuraient par eux-mêmes une rentabilité à la construction ; j'ai l'impression, par conséquent, qu'à ce niveau l'aide de l'Etat était dispensée mal à propos.

« Si je comprends parfaitement qu'il y a quelques années, alors qu'il était nécessaire de lancer la construction et de la développer, l'aide de l'Etat ait été généreusement dispensée à tous, l'expérience nous a prouvé — il suffit de regarder autour de soi pour s'en convaincre — qu'ainsi distribuée, l'aide de l'Etat a donné lieu à de nombreux enrichissements et à de multiples spéculations. Il n'est pas normal que l'aide de l'Etat étant réservée aux familles qui en ont besoin, les architectes se fassent payer une partie de leurs honoraires en logements construits avec l'aide de l'Etat et que les bénéficiaires de l'aide revendent par la suite ou qu'ils louent à des tarifs qui deviennent de plus en plus insupportables pour des familles modestes. Il n'est pas normal que, dans des programmes construits avec l'aide de l'Etat, avant même que la première pierre ait été posée, un logement soit revendu plusieurs fois. Si j'admets donc que dans le passé on ait voulu pour lancer la construction distribuer très généreusement cette aide, à l'époque où je me trouve en présence de la situation que j'ai définie, c'est-à-dire de permis de construire qui se distribuent comme en 1963 à la cadence de 450.000 par an et d'un niveau de primes qui est fatalement limité puisque finalement tout cela finit par reposer sur la Banque de France, l'écart se creuse de plus en plus entre le nombre des prêts distribués et celui des gens qui attendent l'octroi d'un prêt pour construire une maison sur le terrain pour lequel ils ont obtenu le permis de construire.

« De là l'idée de limiter le bénéfice des prêts spéciaux du Crédit foncier à ces familles qui ont besoin de l'aide de l'Etat pour se loger aussi bien en accession à la propriété qu'en locatif. J'y vois le seul moyen d'arriver à éponger ce retard dans les primes qui se manifeste dans tous les départements, dont vous avez à vous plaindre et dont vous vous plaignez auprès de moi, dont je suis le premier à reconnaître qu'il est insupportable.

« Pour éponger ce retard, il faut donc dire à des gens qui, en même temps qu'ils demandent un prêt pour construire leur résidence principale ou bien se trouvent dans un programme de construction, font sans l'aide de l'Etat construire une résidence secondaire, qu'ils n'auront plus droit au prêt du Crédit foncier, tandis que les gens de condition modeste qui avaient placé leurs économies dans un petit terrain pour faire construire un logement vont bénéficier d'une priorité absolue et recevront le prêt et la prime dès les premiers mois de 1964.

« Là encore nous nous trouvons dans la même situation que dans la matière des H. L. M. A partir du moment où on limite l'attribution des prêts du Crédit foncier à cette catégorie de personnes dites de condition moyenne, il faut tout de même trouver le moyen de loger les catégories supérieures qui peuvent ne pas avoir les ressources nécessaires à l'achat d'un logement de luxe au prix où ils se vendent sur le marché.

« Notre système consiste donc à mettre en place pour le 1^{er} janvier 1964, c'est-à-dire au moment où nous affecterons les prêts spéciaux du Crédit foncier, un système de financement de la construction pour lequel je ne sois plus tributaire du ministère des finances parce que ce ne sera plus l'aide de l'Etat mais un financement privé, qui aura tout de même l'avantage sur le financement privé actuel d'être à moyen terme. Aujourd'hui on trouve des prêts à cinq et six ans ; mais ce n'est pas suffisant pour financer la construction, et je me suis préoccupé de trouver un système de financement privé qui consiste en un prêt de quinze ans, dont le taux d'intérêt n'est pas encore déterminé ni l'indexation éventuelle, mais qui sera pour moi le moyen

de permettre aux gens qui seront exclus du bénéfice du Crédit foncier de se loger à des conditions raisonnables correspondant au fond à des familles normales, à des familles de cadres évolués de notre pays.

« Avec ce système-là, d'ailleurs, ayant conscience que l'effort que j'ai obtenu du ministère des finances ne peut pas être accru dans des proportions considérables et suffisantes pour répondre aux besoins, j'ai dégagé un financement qui ne dépendra plus du ministère des finances et ne pèsera plus sur la trésorerie de l'Etat, qui sera de nature de plus en plus, je l'espère, à mesure que passeront les années, à répondre aux possibilités et aux besoins de toute une partie de la population qui, avec ce financement privé, pourra se construire un logement sans devoir se plier à une réglementation qui, hélas ! je le sais, est nécessaire en ce qui concerne l'aide de l'Etat mais qui est souvent très pesante pour ceux qui ont besoin de construire, comme pour le ministre de la construction lui-même ».

Malgré leur complexité, les modalités du financement de la construction des logements en France font apparaître clairement que les capitaux privés ne participent que dans une proportion très insuffisante aux investissements immobiliers.

Pour donner à la construction d'immeubles d'habitation le coup de fouet nécessaire, il faut renverser la tendance et diriger une part croissante de l'épargne vers la formation de capital fixe dans la construction.

Cette orientation est une idée maîtresse de la politique insaurée depuis quelques mois par le ministre de la construction ; elle se définit en deux principes fondamentaux :

— réserver l'aide de l'Etat à ceux qui en ont réellement besoin ;

— attirer les capitaux privés dans la construction immobilière en leur garantissant rentabilité et valeur constante de remboursement.

B. — CAPACITÉ DES INDUSTRIES DU BATIMENT

La question de savoir si l'industrie du bâtiment en France pourrait, sans trop de difficulté, passer à une cadence de réalisations annuelles bien supérieure aux 320.000 atteintes depuis trois ans ne comporte pas, selon votre commission de la production et des échanges, une réponse nettement positive.

En ce qui concerne la main-d'œuvre, les résultats du recensement de 1962 ont fait apparaître une augmentation très forte du nombre des salariés (23 p. 100 depuis 1954). Ils représentent plus des quatre cinquièmes des effectifs employés dans ce secteur dont les statistiques concernent à la fois le bâtiment et les travaux publics. La population active qui y est employée, de 1.389.832 en 1954 est passée à 1.657.320 en 1962. Les employeurs indépendants qui étaient 233.850 en 1954 sont maintenant 247.720, soit une augmentation de 3,7 p. 100. Par contre, l'effectif des salariés (1.132.098 en 1954, 1.396.340 en 1962) a connu une augmentation de 23,3 p. 100.

Etant donné que l'ensemble de la population active n'a augmenté que de 0,6 p. 100, les chiffres rappelés ci-dessus font apparaître que le bâtiment et les travaux publics sont demeurés sur le marché de l'emploi depuis de nombreuses années.

Malgré cette augmentation des effectifs, l'industrie du bâtiment se trouve encore placée devant le goulot d'étranglement de l'insuffisance en nombre et surtout en qualité de la main-d'œuvre.

Comme le notait la Fédération nationale du bâtiment, la construction de logements n'est pas la mieux placée pour attirer la main-d'œuvre lorsqu'il y a compétition entre les différentes catégories de travaux. Or, actuellement, notre pays essaie de rattraper son retard dans les équipements collectifs en forçant le rythme de construction des autoroutes et des bâtiments sociaux (hôpitaux, constructions scolaires). La compétition entre ces différentes branches qui font appel à la même nature de main-d'œuvre désavantage celle de la construction de logements. Le coût de la main-d'œuvre représente plus du tiers du prix de revient d'un logement. Les entreprises se consacrant à cette activité peuvent plus difficilement que les autres répondre aux demandes d'augmentation des salaires que provoque le plein emploi. Il n'est donc pas réaliste d'espérer une augmentation massive de la main-d'œuvre susceptible d'être employée dans la construction d'immeubles d'habitation.

Si l'on veut passer à un rythme de réalisations annuelles dépassant de 100.000 environ les chiffres acquis depuis 1959, il faut s'orienter résolument vers une amélioration de la productivité.

DEUXIEME PARTIE

Application des principes retenus pour infléchir la politique de construction de logements.

A. — LE SECTEUR H. L. M.

La première série de mesures prises par le ministre de la construction pour atteindre les objectifs qu'il se propose concerne les H. L. M.

Deux décrets et huit arrêtés modifiant la réglementation en cette matière sont parus au *Journal officiel* du 16 octobre 1963.

Le premier de ces textes, le décret n° 63-1027 du 14 octobre 1963, modifie les conditions d'attribution des logements H.L.M. en introduisant, dans le décret du 27 mars 1954, un article 1 bis qui permet aux organismes d'H. L. M. d'engager la procédure d'expulsion contre leurs locataires auxquels ils ont offert un logement situé dans un immeuble à loyer normal. Cette disposition a pour objet de faciliter la mise en application de l'arrêté du 14 octobre 1963 qui abaisse de 20 p. 100 le plafond des ressources admises pour pouvoir louer aux H. L. M. Ce plafond de ressources est calculé sur la base mensuelle d'un multiple du S.M.I.G. Ce multiple est fixé à 240 pour chaque unité composant le foyer. Il convient de rappeler qu'en vertu de la réglementation antérieure, ce multiple était fixé pour chaque unité composant le foyer :

— à 300 en ce qui concerne les candidats à la location d'un logement ;

— à 350 en ce qui concerne les candidats à l'accession à la propriété.

Cet arrêté modifie, en outre, les articles 2 et 3 de l'arrêté du 31 décembre 1958 relatif à l'appréciation de la situation de chaque candidat et au montant des ressources à prendre en considération.

Enfin, un article 4 complète l'arrêté du 31 décembre 1958 en y introduisant les dispositions relatives au calcul de l'indemnité mise à la charge des locataires des H. L. M. construits après le 3 septembre 1947 et dont les ressources excèdent le plafond.

Un autre arrêté du 13 octobre 1963 modifie les caractéristiques des H. L. M. à usage locatif en relevant les normes minimales des logements ainsi que les coûts de construction. Il est à noter que les écarts de zones entre Paris et la province pour ces prix plafonds sont réduits.

Un autre arrêté, en date du 14 octobre 1963, fixe le nouveau mode de calcul des loyers H. L. M. Il aurait abouti à une hausse des loyers supérieure à 20 p. 100 si, dans le cadre du plan de stabilisation, le Gouvernement n'en avait reporté les effets au 1^{er} juillet 1964.

Deux autres arrêtés fixent enfin les caractéristiques des prêts accordés par l'Etat aux organismes d'H. L. M.

Sans entrer dans le détail, il ressort de ces textes que le montant des prêts forfaitaires à taux réduit est relevé d'environ 11 p. 100. Mais comme le coût de la construction a subi une élévation qu'on peut chiffrer de 15 à 19 p. 100 en zone B, l'augmentation pratique du montant de ces prêts n'atteindra que 9 p. 100, ce qui aura pour conséquence de ne pas permettre d'atteindre les 85 p. 100 théoriques du coût de la construction que devrait représenter ce prêt de 1 p. 100 à quarante-cinq ans. Dans bien des cas, il se tiendra entre 70 et 75 p. 100. Sans doute, par un accord intervenu entre le ministère des finances et la Caisse des dépôts et consignations, un prêt complémentaire pourra être accordé mais il portera intérêt à 5,25 p. 100 et sera remboursable en trente ans, ce qui augmentera les charges financières de l'opération. En outre, ce prêt complémentaire ne peut, en aucun cas, dépasser 30 p. 100 du prêt forfaitaire. Comme celui-ci ne peut, dans le meilleur des cas, aller au-delà de 75 p. 100, ce prêt complémentaire n'assurera pas le financement total de l'opération. Les organismes seront donc obligés de trouver un supplément en recherchant des subventions à fonds perdus.

Votre commission a, sur ce point, approuvé les réserves de son rapporteur, qui a montré que la contrepartie de ces subventions était la réservation prioritaire des logements construits au bénéfice des ressortissants de l'organisme donateur.

Pour résumer les observations ci-dessus, les conséquences des mesures du 16 octobre 1963 concernant les H. L. M. se présentent comme suit :

1. — Textes concernant la construction et le financement.

a) Construction :

- 1° Les surfaces minimales des logements sont augmentées de 6 à 10 p. 100, sauf en ce qui concerne le type 1 bis ; les surfaces maximales restent sans changement ;
- 2° Les répartitions des départements dans les différentes zones ont été modifiées, une zone ayant été supprimée ;
- 3° Les prix plafonds de construction seuls ont été majorés.

b) Financement :

- 1° Les prêts à taux réduit ont été majorés de 9,4 p. 100 environ ;
- 2° Le prêt pour le chauffage est majoré et les cuisines chauffées entrent en ligne de compte pour le calcul du prêt ;
- 3° Le prêt pour les ascenseurs n'est pas modifié.

Toutefois, le prêt principal à taux réduit devient inférieur au prix plafond de construction seule, ce qui accroît d'une façon importante l'apport de l'office, bien que la caisse des dépôts et consignations envisage d'accorder des prêts à taux normal dans la limite de 30 p. 100 du prêt principal et au-delà sur justification de difficultés exceptionnelles et après avis favorable de la commission interministérielle d'attribution des prêts.

De toute façon, les offices ne pourront pratiquement jamais, avec le prêt à taux réduit et le ou les prêts à taux normal ci-dessus indiqués, couvrir l'intégralité des dépenses qu'entraîne la construction d'un groupe quelconque et devront obligatoirement obtenir des subventions à fonds perdus dans une proportion beaucoup plus grande qu'avant 1961.

En outre, ces modalités de financement auront pour effet d'augmenter les loyers dans des proportions également très importantes (de 20 à 40 p. 100 environ par rapport au loyer maximal antérieurement autorisé).

Il y a même lieu de craindre que, pour les chantiers qui s'étaleront sur plusieurs années (programme triennal par exemple), le jeu des revisions et des rajustements fasse apparaître la nécessité de pratiquer des loyers supérieurs aux nouveaux maxima admis par l'arrêté du 14 octobre 1963.

2. — Textes concernant la gestion.

a) Attribution des logements :

Le plafond des ressources maximales au-delà desquelles une famille n'a pas le droit à un H. L. M. a été minoré de 20 p. 100 ; des aménagements spéciaux sont prévus dans certains cas, notamment celui de pluralité de salaires.

b) Loyers :

La fixation des loyers est désormais fonction du coût de construction seul admis au moment de la mise en location.

Le calcul est effectué au moyen d'une formule assez complexe permettant d'établir une fourchette de prix, à l'intérieur de laquelle les conseils d'administration ont toute latitude pour fixer un prix de loyer.

Compte tenu de la rentabilité des opérations que les offices devront obtenir pour pouvoir fonctionner, une augmentation sensible des loyers est à prévoir.

La diminution des ressources maximales des candidats locataires jointe à l'augmentation des loyers risque fort de mettre la trésorerie des offices dans une situation dangereuse.

c) Supplément de loyer :

L'arrêté du 14 octobre 1963 prévoit que les locataires actuellement logés dans les immeubles construits après 1947 et qui bénéficient de ressources supérieures au plafond ci-avant indiqué devront verser un supplément de loyer pouvant atteindre 80 p. 100 du loyer normal.

Ces suppléments de loyer seront comptabilisés sur un chapitre spécial et serviront à financer des I. L. N., des équipements sociaux ou des réserves foncières.

En conclusion de l'examen de ces mesures, votre commission a constaté que si une augmentation du nombre annuel des H. L. M. construits paraissait pouvoir être attendue des récentes décisions du ministre de la construction, il était non moins certain que ce résultat positif serait compensé par une hausse des loyers qui rendrait plus difficile le problème du logement pour les salariés les moins favorisés.

C'est pourquoi elle a fait sienne la requête de son rapporteur, qui réclame avec insistance qu'en 1964 une part plus importante des crédits soit affectée au programme social de logement. Il a ajouté que ce programme devrait être, en réalité, un programme social de logement car, pour la plus grande partie des salariés gagnant moins de 750 francs par mois, la hausse prochaine des loyers H. L. M. exclut pour eux toute possibilité de continuer à s'y loger.

La commission a exprimé le souhait que le chiffre de 2.000 prévu pour 1964 soit porté au moins à 10.000.

B. — LE SECTEUR DES PRIMES

En application des principes rappelés dans la première partie de ce rapport, le système des primes actuellement en vigueur sera modifié.

Avant de donner quelques indications sur la nouvelle réglementation, qui seront d'ailleurs sommaires en raison de la difficulté d'obtenir des précisions écrites sur ce sujet, votre rapporteur pense qu'il n'est pas inutile de rappeler les grandes lignes d'un système qui va être considérablement modifié à partir du 1^{er} janvier prochain.

1. — Système actuellement en vigueur.

On sait que l'attribution des primes conditionne l'octroi des prêts spéciaux du Crédit foncier. Ceux-ci, qui sont accordés dans le cadre de la loi du 21 juillet 1950, donnent lieu, dans un premier stade, à l'attribution d'un prêt à moyen terme et à la création d'effets de mobilisation. A leur expiration, ces opérations peuvent être consolidées au moyen de prêts à long terme amortissables du Crédit foncier de France.

L'arrêté du 28 septembre 1950 a fixé à cinq ans au maximum la période de mobilisation et à trente ans la limite supérieure de la durée totale des prêts spéciaux ; en fait, dans la plupart des cas, c'est-à-dire pour les prêts individuels, cette durée ne dépassait pas, jusqu'à présent, vingt ans. L'amortissement par annuités constantes commence à courir à l'expiration du délai de mobilisation.

Une convention, en date du 14 mars 1962, passée entre le ministre des finances et le gouverneur du Crédit foncier de France, a ramené la durée des prêts à moyen terme :

- à deux ans et demi pour les demandes déposées à partir du 15 mars 1962 et concernant les maisons individuelles ;
- à quatre ans et demi pour les demandes enregistrées à partir du 1^{er} octobre 1962 et se rapportant à des maisons collectives.

Au cours de ces périodes, aucun remboursement en capital n'est exigé des emprunteurs. L'amortissement par annuités constantes commencera à courir à dater de la consolidation pour les prêts s'appliquant à des maisons collectives, à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la consolidation pour les prêts concernant des maisons individuelles ; pour les deux catégories de prêts, l'amortissement sera ainsi différé uniformément de quatre ans et demi, au lieu de cinq ans antérieurement. Les prêts de consolidation pour la construction de maisons individuelles auront, en général, une durée de dix-sept ans et demi maximum. Pour les maisons collectives, cette durée s'établira entre quinze ans et demi et vingt-cinq ans et demi maximum.

Les logements répondant aux normes prévues par les lois du 21 juillet 1950 ou du 15 avril 1953 bénéficient des primes à la construction plus ou moins importantes selon qu'il s'agit de logements économiques et familiaux ou de logements ordinaires. Aux termes de l'ordonnance du 25 septembre 1958, la prime est remplacée de plein droit par une bonification d'intérêt lorsque la construction du logement fait l'objet d'un prêt spécial. A la suite de la promulgation de l'ordonnance, le taux de l'intérêt versé par l'emprunteur s'établissait, pour toute la durée du prêt, à 2,75 p. 100 pour les logements économiques et à 3,75 p. 100 pour les autres constructions. Plusieurs décrets et arrêtés datés du 28 juin 1962 ont apporté des modifications au régime en vigueur, en particulier :

- les primes au taux de 10 et 6 francs par mètre carré habitable ont été remplacées par des primes forfaitaires, dont le montant est fonction du nombre de pièces principales du logement ;
- le montant maximum des prêts spéciaux qui peuvent être accordés pour les logements ordinaires a été majoré ; le nouveau régime de financement s'est traduit par une augmentation

d'environ 50 p. 100 du montant maximum des prêts, qui est ainsi devenu identique à celui qui était déjà appliqué pour les logements économiques et familiaux ;

— en contrepartie de cet avantage, le taux d'intérêt à la charge de l'emprunteur a été porté de 3,75 à 5 p. 100 ; il est resté inchangé, à 2,75 p. 100, pour les logements économiques et familiaux.

La majoration du montant individuel des prêts spéciaux prévue pour les logements ordinaires par les décrets du 28 juin 1962 n'ayant été effective que pour les opérations réalisées pendant les deux derniers mois de 1962, le montant moyen des crédits accordés en 1962 pour cette catégorie de logements n'est pas très supérieur à celui des crédits accordés en 1961 : 15.390 francs en moyenne par opération pour 1962, au lieu de 14.500 francs pour 1961. Pour les logements économiques et familiaux, le montant moyen des prêts est resté stationnaire, à un niveau voisin de 23.000 francs. Le nombre de logements de cette dernière catégorie construits en 1962 a atteint environ 110.000 unités et a représenté 83 p. 100 des logements financés au moyen de prêts spéciaux, au lieu de 76 p. 100 un an auparavant.

2. — La réforme du système d'attribution des primes.

Dans le nouveau régime qui entrerait en application à partir du 1^{er} janvier prochain et d'après les indications qu'a pu obtenir votre rapporteur, il n'existerait plus qu'une seule prime qui, en raison de son caractère forfaitaire, pourrait être considérée comme une prime à 8 francs le mètre carré. Par conséquent, la minoration de l'intérêt résultant de l'attribution de cette prime serait moins importante que dans le système de la prime à 10 francs.

C'est ainsi que dans le secteur locatif, le taux du prêt spécial à trente ans, qui représente 60 p. 100 de la construction, serait porté de 2,75 à 4,25. Pour le secteur de l'accession à la propriété, le taux du prêt à vingt ans, qui représente environ 50 p. 100 du coût de la construction, serait porté de 2,75 à 5 p. 100. Mais, en contrepartie, pour répondre à une demande généralement exprimée de réduction de l'apport personnel au démarrage de la construction, il serait accordé un prêt familial représentant 30 p. 100 du coût de la construction, accordé par le Crédit foncier sur ses ressources d'emprunt. Ce prêt familial ne sera pas assorti de différé d'amortissement.

Mais pour pouvoir bénéficier de la prime et des prêts, en application de la nouvelle réglementation, votre rapporteur croit avoir compris qu'il faudra remplir deux conditions :

a) Que le coût du logement soit inférieur au prix plafond d'exclusion de la prime à 6 francs tel qu'il a été fixé en juin 1962 ;

b) Que le demandeur de la prime s'engage à occuper personnellement le logement bénéficiaire de l'aide et que ses ressources ne dépassent pas un plafond calculé par l'application au S. M. I. G. d'un coefficient de 350, c'est-à-dire le plafond de ressources des candidats à l'accession à la propriété pour les bénéficiaires de la législation sur les H. L. M. (3^e alinéa de l'article 1^{er} de l'arrêté du 31 décembre 1958).

Ce nouveau régime appelle les considérations suivantes : d'une part, l'aide globale de l'Etat en 1964 par rapport à 1963 fléchit d'environ 1.300 millions d'anciens francs, d'autre part, les charges financières entraînées par l'application du nouveau régime s'alourdissent et nuisent à l'accession des classes moyennes à l'utilisation des programmes de logéco, ce qui semble être une conséquence diamétralement opposée aux intentions de M. le ministre de la construction.

De plus, pour les bénéficiaires de primes qui n'auront pas droit au prêt familial, ils ne peuvent, pour le moment, obtenir un financement complémentaire que sous la forme de prêt à quinze ans portant intérêt à 6,75 p. 100. Le ministre de la construction cherche actuellement à engager des négociations auprès des compagnies d'assurances pour que celles-ci consentent à prêter sur trente ans avec un taux d'intérêt de 4 p. 100, ce qu'elles accepteraient, à la condition qu'elles obtiennent une garantie de valeur constante de remboursement. Pour entrer en application, un tel système n'attend plus que l'accord du ministre des finances. Votre commission souhaite qu'il soit rapidement donné.

Toute la clientèle des H. L. M. qui dispose de ressources supérieures au plafond réglementé par le nouvel arrêté devrait trouver le plus rapidement possible à sa disposition des logéco dont les charges générales correspondent mieux à leurs res-

sources. Or, si la construction de tels logements tend à se stabiliser, voire même régresser, il sera difficile d'opérer le transfert souhaitable des populations qui sera très certainement provoqué par l'application du décret du 14 octobre, le volant d'absorption des I. L. N. étant notoirement insuffisant pour aider à un tel transfert.

TROISIEME PARTIE

Examen du budget.

I. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT.

L'examen des dépenses ordinaires soulève peu d'observations. Elles augmentent d'environ 1 milliard d'anciens francs (de 16 milliards 051 millions en 1963 à 17 milliards 159 millions en 1964). Ces crédits se divisent en deux catégories :

— 15 milliards 416 millions d'anciens francs pour les moyens des services ;

— 1 milliard 743 millions d'anciens francs pour les interventions publiques.

A. — Moyens des services.

L'augmentation des crédits affectés aux moyens des services (973 millions d'anciens francs) s'explique principalement par l'accroissement des dépenses de personnel. Les deux plus importantes d'entre elles se situent au chapitre 31-11 pour 188.945 anciens francs et au chapitre 31-93 (nouveau) pour 650 millions d'anciens francs.

Dans les services de l'administration centrale, la transformation en emplois permanents de :

— 191 emplois de titulaires à titre personnel et de

— 94 emplois de personnel des services de maîtrise et d'ouvriers n'entraîne qu'une augmentation de 12.831.000 anciens francs.

En raison de la diminution du crédit provoquée par les transformations de vingt-deux emplois d'agents supérieurs et de secrétaires d'administration en vingt-deux emplois d'attachés d'administration et de secrétaires administratifs.

Dans les services extérieurs, on constate également des transformations en emplois permanents pour les personnels administratifs. Elles affectent 888 titulaires à titre personnel et 215 agents des services ouvriers.

Les crédits affectés au personnel ne paraissent pas justifier d'autres observations de la part de votre commission. Toutefois, elle rappelle que depuis plusieurs années certaines catégories de ce personnel ont reçu la promesse d'être dotés à brève échéance d'un statut. Jusqu'à présent, selon les informations parvenues à la connaissance de votre rapporteur, il ne semble pas que cette promesse ait été tenue. D'autre part, les renseignements contenus dans le fascicule budgétaire ne permettent pas de se faire une idée exacte des solutions qui seront appliquées au personnel encore en activité qui n'est pas intégré dans les emplois permanents. Au cours de la discussion en commission, un commissaire a fait état d'informations relatives à plusieurs centaines de licenciements. Votre commission souhaiterait recevoir sur ce point des informations précises du ministre et l'assurance que si une telle éventualité était envisagée, elle serait assortie de mesures de reclassement afin que ces agents qui servent depuis longtemps l'administration puissent continuer à exercer un emploi.

B. — Interventions.

Les interventions publiques se font plus vigoureuses pour améliorer les procédés et les méthodes de construction puisque la subvention accordée au centre scientifique et technique du bâtiment s'accroît de 165 millions tandis que progresse de 200 millions la dotation accordée à l'agence foncière et technique de la région parisienne.

II. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

A. — Investissements exécutés par l'Etat.

Il faut souligner un effort méritoire du ministre pour aménager les études relatives à la création des ensembles d'habitation ; le total de crédits à cet effet progresse de 360 millions par rapport à 1963, progression qui correspond à l'extension des zones à urbaniser par priorité et l'accroissement notable des programmes de rénovation urbaine.

B. — Subventions d'investissements.

1. — La décentralisation industrielle.

Il est important de connaître l'aspect budgétaire de la politique de décentralisation industrielle et commerciale adoptée par le Gouvernement et concrétisée par l'application de la loi du 2 août 1960. Rappelons que cette loi institue un système de primes calculées sur la surface de planchers libérée par le transfert dans la couronne urbaine ou en province de locaux industriels ou commerciaux. Elle a d'autre part institué une redevance frappant les extensions de ces mêmes locaux dans l'agglomération parisienne. Or les autorisations de programme au titre de l'encouragement à la décentralisation ont nettement diminué de 1963 à 1964. Elles passent en effet de 4 milliards 400 millions à 3 milliards d'anciens francs tandis que la régression des crédits de paiement atteint d'une année à l'autre 700 millions. Une explication claire peut être apportée de cette chute sensible de l'aide de l'Etat en comparant les résultats de la décentralisation constatés en 1962 (au 30 novembre) et en 1963 (31 août).

Les résultats affectent essentiellement les surfaces de locaux frappés d'une redevance et les surfaces de locaux décentralisés bénéficiaires de la prime :

Redevances :

	1962	1963
Décisions de redevance non différée (en mètres carrés).....	294.112	882.950

Primes :

Décisions d'attributions pour prime non différée (en mètres carrés).....	295.972	533.228
--	---------	---------

Alors qu'en 1962 les surfaces de locaux décentralisés sont sensiblement équivalentes aux surplus de locaux construits dans l'agglomération parisienne, en 1963 les surplus de locaux parisiens restent nettement supérieurs à la surface des locaux décentralisés. Il est extrêmement regrettable de constater que la décentralisation, après un bon départ, semble donc nettement dépassée par l'expansion industrielle de Paris.

Cette décentralisation industrielle et commerciale est un élément de la politique d'aménagement du territoire qu'il convient maintenant d'analyser en examinant le fonctionnement du F. N. A. F. U.

2. — Le fonds d'aménagement foncier et d'urbanisme.

On sait que son objet est de favoriser la création et l'aménagement de zones d'habitation, de zones industrielles, et le lancement d'opérations de rénovation urbaine. Ce fonds peut réaliser directement les opérations foncières et immobilières ou bien octroyer les avances aux collectivités locales, aux établissements publics et aux sociétés d'économie mixtes ; il peut également accorder des bonifications pour le service des intérêts d'emprunts affectés à des travaux d'équipement urbain. Ces différentes opérations sont indiquées dans un compte de commerce du Trésor. Une importante innovation a changé cette année ce régime financier au profit du Trésor. Ce dernier ne prendra plus en charge que les opérations réalisées directement par l'Etat, notamment la constitution de réserves foncières. Désormais, le compte spécial du Trésor ne retracera à l'avenir que les opérations directes et les paiements sur les programmes fixés antérieurement et qui demeurent à la charge du fonds. Ces opérations directes atteindront en 1964 6 milliards 500 millions d'anciens francs, dont 2 milliards 500 millions affectés à la région parisienne.

Les autres opérations, notamment les avances aux collectivités locales, seront financées par les prêts à court terme de la Caisse des dépôts et consignations bonifiés par l'Etat, sans aucun changement de taux (2,5 p. 100) et la durée de avances qui constituent le régime actuel du F. N. A. F. U. (durée égale à deux ans, renouvelable une ou deux fois). Les avances seront accordées comme auparavant par le comité de gestion du F. N. A. F. U. selon le décret modifié du 19 août 1957, la Caisse des dépôts et consignations prenant seulement le relais du Trésor. L'ensemble des prêts s'élève pour 1964 à 69 milliards d'anciens francs et se répartit ainsi :

Z. U. P.	31,5 milliards.
Rénovation urbaine.....	19,5 —
Rond-point de la Défense.....	8,5 —
Zones industrielles.....	5,5 —
Zones d'habitation.....	4 —

Au total ce sera donc $6,5 + 69 = 75,5$ milliards d'autorisations de programme qui sont accordés en 1964, ce qui constitue un accroissement très sensible par rapport aux autorisations de 1963 qui ne s'élevaient qu'à 54,5 milliards. Notons vigoureusement l'importance de l'effort financier consenti pour les deux premiers postes : les zones à urbaniser par priorité et la rénovation urbaine. Toutefois, cet effort ne portera réellement tous ses fruits qu'à deux conditions essentielles :

1° Un aménagement du F. N. A. F. U. afin de permettre, particulièrement pour les Z. A. D., que les collectivités locales puissent procéder directement aux acquisitions au moyen de prêts à long terme (à taux d'intérêt réduit) accordés par le F. N. A. F. U. La prolongation de cette durée serait également nécessaire pour les opérations d'aménagement et de construction ne pouvant se dérouler en six ans — c'est le cas de celles des grandes villes en expansion et en extension — et pour les réalisations d'espaces verts ;

2° L'octroi de contingents de primes et de prêts H. L. M. plus substantiels, qui, par l'impulsion plus vigoureuse qu'ils donneraient à la construction dans les Z. U. P. et les zones de rénovation, précipiteraient le remboursement des avances du F. N. A. F. U. et étendraient ainsi le champ d'action de cet organisme.

CONCLUSIONS

Le projet de budget qui vous est soumis comporte, outre un accroissement sensible des crédits mis à la disposition du fonds national d'aménagement du territoire, des investissements en capital destinés à financer 15.000 H. L. M. de plus qu'en 1963.

En revanche, ce budget inquiète la commission de la production des échanges, dont le rapporteur se doit de souligner :

1° L'accroissement sensible des charges supportées par les locataires et les futurs accédants à la propriété, en raison de l'application du nouveau système de financement de la construction H. L. M. et Logéco défini par les décrets du 14 octobre 1963 et les textes futurs en matière de primes dont on ne connaît, à l'heure actuelle, qu'une version officieuse.

Cet accroissement, d'un minimum de 20 à 30 p. 100, s'explique clairement par :

- l'insuffisance du montant des prêts forfaitaires principaux ;
- la diminution du taux de bonification des primes ;
- l'octroi difficile et le coût souvent élevé des prêts complémentaires.

2° Dans de telles conditions, les catégories de la population bénéficiaires de l'aide de l'Etat ne seront pas celles que le ministre de la construction et, avec lui, les membres de l'Assemblée nationale veulent atteindre, c'est-à-dire les familles modestes d'ouvriers, d'employés, de retraités et de rapatriés, qui sont durement touchés par la crise aiguë du logement, crise qui revêtira à bref délai un caractère dramatique, notamment dans les villes (40 à 60 p. 100 des demandes actuellement déposées dans les offices municipaux d'H. L. M., les services des mairies, des préfectures et des allocations familiales, proviennent des catégories les plus modestes de la population).

La politique du ministre de la construction et du Gouvernement est de délester le Trésor des charges d'investissements en matière de logement, charges trop lourdes à supporter à long terme. Un tel objectif, déjà atteint depuis de nombreuses années par plusieurs nations de l'Europe, de l'Espagne à la Pologne et de l'Angleterre à l'Italie, est parfaitement justifié par la nécessité d'associer toutes les initiatives privées à l'effort collectif de construction. Mais le corollaire essentiel d'une telle politique — c'est-à-dire le drainage de l'épargne privée placée à long terme et avec un faible loyer de l'argent — n'est pas encore sérieusement posé dans le cadre ou hors du cadre de ce budget. C'est une lacune grave, qu'il faudra combler au plus tôt. Alléger les charges du Trésor sans en confier largement le relais à l'épargne serait, en effet, à très bref délai, bloquer et même faire régresser l'ensemble des constructions sociales.

Ce budget se caractérise donc par une pause et non par une relance, alors que jamais en France les besoins de logements n'ont été si grands et si impérieux à satisfaire. Il traduit de louables intentions sans exprimer, d'une manière cohérente et sûre, une nouvelle politique de la construction. Ses auteurs n'ont vu ou n'ont pu voir ni assez loin ni assez haut. Aussi, tout en adoptant les propositions budgétaires de M. le ministre de la construction, qui ont indubitablement subi l'influence des actuelles mesures de prudence financière, la commission de la production et des échanges recommande avec force les mesures suivantes :

1° La réévaluation officielle et rapide du plafond des prix et des prêts pour la construction des Logécos, dans des proportions au moins égales à celles des H. L. M. ;

2° La réévaluation progressive des prêts forfaitaires alloués aux H. L. M. et l'octroi, par la caisse de dépôt et consignations, de la totalité du prêt complémentaire à taux normal, sans contraindre ainsi les offices à requérir les subventions d'organismes administratifs prioritaires dans les attributions de logements ;

3° Porter à un minimum de 10.000 le nombre des logements du programme social, financés par des prêts sans intérêt sur cinquante-trois ans et accorder en priorité l'aide du fonds de développement économique et social aux communes qui consentent les sacrifices financiers entraînés par l'exécution des programmes P. S. R. ;

4° Ne point rendre officiels les décrets réglementant l'octroi des primes sans prendre d'énergiques mesures destinées à drainer l'épargne privée vers la construction Logécos sans dépasser les taux de 3 à 4 p. 100 sur une durée de placement de trente ans et en utilisant des formules d'emprunts partiellement indexés, notamment sur le S. M. I. G., malgré l'hostilité, à notre avis injustifiée, du ministère des finances ;

5° Engager dès maintenant une vigoureuse relance de l'industrie du bâtiment :

a) En consacrant au secteur du logement principal le maximum d'ouvriers qualifiés, alors que la construction des usines, des écoles, des hôpitaux, des bâtiments administratifs devrait faire plus largement appel à la normalisation, à l'industrialisation et à l'emploi d'une main-d'œuvre simplement spécialisée et peu nombreuse ;

b) En bloquant les prix des matériaux de base grâce à une politique d'investissement plus large réalisée dans l'industrie de la brique, du verre, de la chaux, du ciment, de la pierre prétaillée ayant double conséquence d'améliorer la productivité et le prix de revient ;

c) En encourageant partout la formation professionnelle avec l'appui de l'éducation nationale (enseignement technique), de chambres intersyndicales professionnelles et des collectivités locales ;

d) En multipliant surtout les grandes opérations inscrites dans des programmes de construction à long terme, en encourageant les reconductions de manière à peser sur les marchés, à assurer la continuité des chantiers, gage le plus sûr des investissements en matériels des entrepreneurs et de la régularité de l'emploi pour les ouvriers.

6° Assouplir et simplifier les procédures administratives préparatoires à l'exécution des programmes de construction :

— en accélérant la délivrance des permis de construire ;

— en fixant des périodes identiques pour la planification de l'équipement général et l'établissement des programmes de construction ;

— en notifiant, dès le début de l'année budgétaire, l'ensemble des dotations de primes et de crédits H. L. M. aux préfets ;

— en définissant, d'une manière ferme et plus nette, l'articulation administrative avec la délégation à l'aménagement du territoire ;

7° Remanier la répartition des crédits de construction entre les régions de programmes de manière à tenir compte exactement dans les faits de l'évolution démographique, administrative et économique, sans faire appel à des critères remarquables surtout par leur inutile complexité.

Sous le bénéfice de ces réserves et dans le ferme espoir de voir appliquer les recommandations qu'elle présente, votre commission de la production et des échanges, à la majorité, a donné un avis favorable à l'adoption du budget de la construction.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1964 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application d'une décision prise par le Bureau le 22 octobre 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 586

AVIS présenté au nom de la production et des échanges sur
le projet de loi de finances pour 1964 (n° 549), par
M. Wagner, député.

TOME II

XVIII. — POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

Mesdames, messieurs, dès lors qu'il s'agit de porter un jugement sur le budget d'un service à caractère industriel et commercial aussi étroitement lié à l'activité économique du pays que l'administration des P. T. T., les aspects économiques tendent naturellement à l'emporter sur l'analyse purement financière.

Par ailleurs, il est pleinement conforme à la nature et à la vocation de votre commission de la production et des échanges, d'examiner ce budget sous l'angle du concours qu'il apporte au développement de l'économie générale du pays et du degré de satisfaction technique des besoins qui en résultera pour le public.

L'ampleur et l'acuité de ces besoins, le frein que constitue la pénurie persistante en ce secteur pour l'activité d'un nombre croissant d'entreprises font particulièrement ressentir l'insuffisance, chronique sans doute, mais plus marquée encore pour 1964, des moyens accordés au titre du budget qui vous est présenté par le Gouvernement.

Très sommairement retracées et comparées à celles de 1963, les grandes masses de ce budget annexe se présentent ainsi :

DESIGNATION	1963	1964	POURCENTAGE d'augmentation.
	(En millions de francs.)		P. 100.
Produits de fonctionnement.....	5.481,8	6.625,5	+ 20,8
Ressources externes destinées au financement des dépenses en capital	450,3	490,0	+ 11
Totaux	5.932,1	7.125,5	+ 20,1
Dépenses destinées à assurer le fonctionnement des services....	4.844,2	5.830,5	+ 20,4
Remboursement d'emprunts	152,8	192,5	+ 26
Equipement (crédits de paiement).	935,1	1.102,5	+ 17,9
Totaux	5.932,1	7.125,5	+ 20,1

Pour insuffisant qu'il soit, ce budget représente maintenant près de 7 p. 100 des dépenses globales de l'Etat ayant un caractère définitif ; il convient de noter avec satisfaction que ce pourcentage est supérieur à celui de 1963 qui n'atteignait que 6,5 p. 100. Il traduit la part d'effort supplémentaire consenti par le Gouvernement en faveur des postes et télécommunications.

Les augmentations relativement élevées de crédits de 1964 par rapport à 1963, qui correspondent pour partie d'ailleurs à

une augmentation des coûts (salaires et hausse des prix) et l'accroissement de la part P. et T. dans le budget de l'Etat, ne doivent toutefois pas faire perdre de vue que le projet qui vous est présenté reste un budget de pénurie.

I. — Les éléments positifs du projet de budget pour 1964.

Ce n'est que récemment que, dans le pays, l'opinion publique a pris réellement conscience de l'ampleur des besoins à satisfaire dans le domaine de l'équipement du secteur « Télécommunications ». Certes, chacun protestait contre les délais d'attente pour obtenir, dans certaines zones insuffisamment équipées, la jouissance d'une ligne principale d'abonnement téléphonique. Certes, on estimait que des efforts devaient être faits en matière de télécommunications ; mais était encore très répandu dans le public l'état d'esprit selon lequel l'installation d'un poste téléphonique chez soi était un luxe réservé à une minorité de privilégiés ou à l'exercice d'une profession commerciale, libérale ou industrielle. Le Gouvernement devait d'abord penser aux routes, aux écoles, aux hôpitaux, car ces secteurs touchaient l'ensemble de la nation et chaque citoyen se rendait compte de manière tangible de leur insuffisance.

C'est pourquoi, malgré l'avis des techniciens des télécommunications, malgré l'avis de certains éléments de l'opinion qui se rendaient compte de l'importance dans l'économie actuelle de ce système nerveux que constituent les télécommunications, les plans d'équipement successifs n'avaient jamais admis le caractère prioritaire des investissements à réaliser au sein des P. T. T. Le I^{er} Plan avait même exclu intégralement cette branche d'activité. Les trop maigres crédits d'équipement ouverts de 1945 à 1960, avec des variations annuelles en dents de scie suivant la conjoncture financière du moment, n'avaient permis que de rétablir tant bien que mal un réseau désorganisé par la deuxième guerre mondiale, puis à le moderniser dans la mesure du possible sans prévoir, comme cela eût été nécessaire, les équipements suffisants pour satisfaire non seulement les besoins déjà exprimés, mais ceux susceptibles de se manifester dans les années à venir.

Le IV^e Plan, lors de sa préparation n'a, par plus que les précédents, reconnu le caractère prioritaire des télécommunications. C'est pourquoi les propositions initiales de 6.209,5 millions de francs ont été réduites à 4.500 millions de francs, chiffre qui aurait déjà été insuffisant si le taux d'accroissement de l'activité constaté de 1958 à 1960 s'était poursuivi sans plus en 1961, 1962 et 1963, mais qui conduit à une aggravation rapide de la situation lorsque le rythme d'accroissement tend à s'accroître comme c'est le cas depuis plus de deux ans.

Il a fallu ce « boom », analogue à celui qui se manifeste au même moment dans tous les pays arrivés à un niveau économique comparable à celui de la France, pour que soit enfin reconnu le caractère prioritaire des télécommunications. Mais, malgré les révisions en hausse décidées par le Gouvernement en 1963 et en 1964 en faveur de ce secteur, l'insuffisance initiale était trop forte pour que ces augmentations par rapport au Plan, bien que déjà substantielles (+ 8,6 p. 100 en 1962, + 15,7 p. 100 en 1963), permettent de redresser complètement une situation si compromise. La commission de la production et des échanges demande que le V^e Plan de modernisation et d'équipement, dont la préparation va être entreprise dans les mois qui viennent, accorde enfin à l'administration des P. T. T. les crédits et la priorité que justifie le rôle primordial qu'elle joue dans l'économie française.

Mais l'augmentation des crédits d'investissements ne doit pas exclure l'accroissement des dotations de fonctionnement : moyens en personnel pour écouler le surcroît de trafic postal et financier, pour entretenir les installations ainsi que pour établir les communications téléphoniques tant que le réseau ne sera pas

entièrement automatisé, crédits de matériel et d'entretien d'autant plus importants que beaucoup d'équipements sont arrivés à leur limite d'utilisation. Enfin, il convient de ne pas négliger les intérêts du personnel qui doit profiter, comme dans les autres secteurs, de l'augmentation de la productivité des services.

A. — MOYENS DE FONCTIONNEMENT

L'augmentation globale par rapport à 1963 ressort à près de 1.000 millions de francs, mais, à concurrence de 768,3 millions de francs, il s'agit des mesures acquises, c'est-à-dire de la traduction dans les documents budgétaires des mesures d'ordre général accordées aux fonctionnaires et agents de l'Etat fin 1962 et en 1963 : mesures catégorielles et relèvements des traitements indiciaires.

Les mesures nouvelles proprement dites correspondent à l'ouverture de 218 millions de francs de crédits supplémentaires et représentent l'accroissement des moyens en personnel et en matériel.

1° Personnel.

Le projet de budget qui vous est présenté prévoit la création de 8.491 emplois, dont 500 que la dernière loi de finances rectificative a autorisés à créer dès le 1^{er} octobre 1963 et 7.991 échelonnés sur l'annexe 1964. Ce chiffre correspond à une augmentation encore faible, de 3,1 p 100 par rapport à l'effectif accordé par le budget de 1963. Il permettra cependant de couvrir les besoins les plus impérieux qui se manifestent, soit dans certains grands services (centres de chèques postaux, centraux téléphoniques), soit dans les bureaux situés à la périphérie des agglomérations urbaines qui ne peuvent pas toujours s'adapter instantanément au développement de leur circonscription. Certains peuvent estimer, à juste titre, ce chiffre insuffisant. Il convient pourtant de reconnaître que les P. T. T. bénéficient, après l'éducation nationale, du chiffre le plus important de renfort en effectifs prévu au budget de 1964 pour les services de l'Etat et que les investissements réalisés ces dernières années, pour insuffisants qu'ils aient été, commencent à porter leurs fruits, d'autant plus qu'en raison de l'état de pénurie ils ont été réalisés dans les secteurs les plus rentables. Un tel effort de création d'emplois (8.000 par an environ depuis le budget de 1962) doit cependant se poursuivre et même s'accélérer, au cours des années à venir pour permettre aux personnels de l'administration d'assurer leur service dans des conditions optimales, pour eux comme pour les usagers.

Toutefois, il convient d'appeler l'attention du Parlement sur le problème des emplois qui avaient été accordés au budget de 1962 sous forme de crédits destinés à rémunérer le personnel maintenu sous les drapeaux et qui permettaient de renforcer d'autant, c'est-à-dire de 2.200 emplois, les cadres des bureaux en personnel d'exploitation tenant effectivement un poste de travail. Le crédit est maintenant sans utilité et il avait été convenu que le retour à la durée normale du service militaire devait s'accompagner d'une transformation de ce crédit en emplois de cadre définitif. Or, si le crédit destiné à rémunérer le personnel maintenu sous les drapeaux subsiste dans le projet de budget qui vous est soumis, aucune mesure de transformation n'est intervenue et, par conséquent, les moyens d'action correspondants ne sont plus à la disposition des services des postes et télécommunications. Si donc aucune mesure n'intervient en ce sens au cours de 1964, les 2.200 emplois correspondants antérieurement au personnel maintenu sous les drapeaux seront en fait prélevés sur les créations accordées pour 1964 et cela réduit d'autant la portée de la mesure.

Je ne m'étendrai pas ici sur les mesures en faveur du personnel puisque ces problèmes ont été longuement développés dans le rapport de la commission des finances. Les créations gagées et transformations d'emplois concernent 1.704 emplois et permettent le plus souvent d'adapter la qualification du personnel à l'importance des tâches à accomplir : créations d'emplois d'un niveau hiérarchique plus élevé, suppressions d'emplois, tels les agents de bureau, qui ne correspondent plus aux besoins des services.

Si la balance de ces mesures fait ressortir un solde positif de 70 unités, il ne s'agit pas à vrai dire d'un renforcement supplémentaire des effectifs puisque, pour la plus grande part, il s'agit de la création d'emplois de receveur ou de receveur-distributeur en compensation de suppressions de bureaux secondaires (agences postales) dont les titulaires ne font pas partie à proprement parler des cadres de l'administration.

Quant aux mesures indemnitaires, elles restent très modestes puisqu'elles concernent à peu près uniquement le relèvement de

360 à 400 F du taux annuel de la prime de résultat d'exploitation soit 11 p. 100. Il s'agit là d'une forme d'intéressement du personnel à la marche de l'entreprise, mais on peut regretter qu'elle demeure à un taux aussi réduit alors que la charge de travail du personnel continue à augmenter. En fait, cette prime atteint en 1964 le niveau qui avait été jugé normal il y a quatre ans et il conviendra de poursuivre aux budgets suivants les efforts consentis en ce domaine pendant ces dernières années jusqu'à un niveau en rapport avec la productivité et le pouvoir d'achat de l'année en cours.

Une mention spéciale doit être portée en ce qui concerne les crédits destinés à faire face aux hausses générales des rémunérations. Le crédit supplémentaire de 201,5 millions de francs prévu à ce titre au budget annexe pour 1964 doit être complété par le versement d'une somme de 194,5 millions de francs du budget général (Finances. — Charges communes).

La prise en charge par le budget général d'une partie des conséquences des augmentations des rémunérations accordées aux fonctionnaires des P. T. T. constitue en fait une subvention de fonctionnement et doit être interprétée comme une compensation partielle, malheureusement insuffisante, aux causes de déficit laissées à la charge du budget annexe :

Déficit du service des chèques postaux en raison de l'insuffisance du taux d'intérêt servi par le Trésor sur les fonds en dépôt..... 320,6 millions de francs.

Déficit du service de presse par suite du tarif anormalement bas appliqué pour le transport des journaux et écrits périodiques 224,5 — —

Soit au total 545,1 millions de francs.

En 1963, cette subvention avait atteint 365 millions de francs, soit près du double de celle prévue pour 1964.

On pourrait être tenté de considérer ce versement comme un simple jeu d'écritures entre services de l'Etat sans répercussion sur l'équilibre financier du budget dans son ensemble ; mais la non-compensation des charges imposées au budget annexe a pour effet :

De peser sur la politique tarifaire du service ;

De rendre plus difficile le financement de ses investissements ;

De gonfler sans profit les charges de dette que supportera le budget annexe dans les années à venir.

2° Matériel.

Les dotations en crédits de matériel nécessaires pour assurer le fonctionnement normal des services sont augmentées de 69 millions de francs, soit + 7,7 p. 100. Mais, sur ces ajustements, il convient de prélever en premier lieu le supplément de dépenses provoqué par la hausse des prix, lequel est estimé à environ 35 millions de francs. Cet état de fait réduit de moitié la portée réelle de la mesure.

La plus grande partie de ces autorisations nouvelles est destinée à faire face à l'augmentation du trafic ainsi qu'à l'entretien des installations nouvelles mises en service au cours de ces dernières années. Il est normal que les dépenses de matériel s'accroissent d'un pourcentage supérieur au pourcentage moyen d'augmentation de l'activité au fur et à mesure que les équipements progressent : ce phénomène est la contrepartie de la limitation dans la progression des effectifs rendue possible par la modernisation des équipements.

Parmi les mesures nouvelles qui correspondent aux crédits prévus il convient de signaler le complément de dotation demandé pour régler les dépenses supplémentaires de location-entretien d'ensemble électroniques nouveaux dans les services de comptabilité, ainsi que pour l'achat du petit matériel nécessaire au fonctionnement de ces ensembles. Dans ce cadre, il faut noter :

— le développement de l'électronique dans les centres de chèques postaux. Le centre de Rouen fonctionnera entièrement avec les techniques nouvelles fin 1963. Celui de Limoges pourra être mis en service progressivement à partir du mois d'avril 1964 et des études seront entreprises pour l'équipement de centres plus importants : Nantes et surtout Paris où le problème revêt une acuité particulière en raison de l'importance du trafic ;

— l'équipement du centre régional de comptabilité de Limoges, en liaison avec l'expérience débutant aux chèques postaux ;

— la mise en service des centres de comptabilité téléphonique de Lyon et de Châlons-sur-Marne.

B. — DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT

Le programme prévu au budget de 1964 s'inscrit dans le cadre de l'application du IV^e plan de développement économique et social; mais, et pour la première fois, la présentation du programme budgétaire fait l'objet d'une répartition par circonscription d'action régionale, ce qui permet de juger de l'effort proposé par le Gouvernement par régions de programme.

1° Les données d'ensemble.

1964 constitue la troisième année d'exécution du plan de développement économique et social. En se référant aux besoins initiaux exprimés par la commission des postes et télécommunications, le montant total des programmes à ouvrir en 1964 aurait dû être de 1.656,4 millions de francs, ce qui correspondrait à un plan quadriennal de 6.209,5 millions de francs.

Mais le plan ayant retenu finalement le chiffre total de 4.500 millions de francs, les programmes correspondants pour 1964 se sont trouvés réduits à 1.175 millions de francs.

Il n'est pas inutile également de mentionner le chiffre de 1.418,4 millions de francs qui aurait été prévu pour 1964 dans le cas de l'adoption de l'hypothèse de repli étudiée par la commission des postes et télécommunications (5.250 millions de francs pour les 4 ans).

En face de ces différents chiffres, le programme prévu au budget de 1964 s'inscrit pour 1.360 millions de francs, soit :

— 1.208,93 millions de francs d'autorisations de programme à ouvrir au titre de la section d'opérations en capital;

— 151,07 millions de francs de crédit de fonctionnement reconduits sans modification de 1963 à 1964 et se rapportant à l'achat de matériel destiné ultérieurement à être immobilisé.

Le montant des programmes prévus pour 1964 pourrait donc à première vue paraître satisfaisant puisqu'il est supérieur de 15,7 p. 100 aux autorisations accordées par le IV^e plan de développement économique et social, de 13,3 p. 100 au programme accordé pour 1963.

Il apparaît donc nettement que les P. T. T. dépassent actuellement le rythme retenu par le plan puisque, fin 1964, il aura été exécuté à près de 80 p. 100. Mais :

— l'hypothèse initiale retenue (4.500 millions de francs) ne permettait pas le rattrapage du retard accumulé dans le cas d'un accroissement de la demande limité aux pourcentages constatés avant 1961 et retenu par le plan (abonnements : + 5,50 p. 100 à + 6 p. 100; communications téléphoniques : + 6 p. 100); elle ne pouvait que l'aggraver dès le moment où les besoins se sont manifestés à partir de 1961 à un rythme plus important;

— les hausses de prix intervenues depuis l'établissement du plan en ont diminué la consistance physique à volume financier constant. En fait, en supposant la stabilité monétaire réalisée jusqu'à la fin de 1965, il faudrait au budget de 1965 :

1.226,8 millions de francs pour réaliser simplement le plan (consistance physique équivalant à 4.500 millions de francs 1959);

2.169,8 millions de francs pour réaliser l'hypothèse de 5 milliards 250 millions de francs;

3.223 millions de francs pour parvenir au plan physique prévu par la commission des postes et télécommunications.

2° Régionalisation du programme.

Pour la première fois, le budget de 1964 a fait l'objet d'une répartition des opérations par circonscription d'action régionale. Toutefois, il importe de fixer nettement les limites d'une telle régionalisation.

En fait, seuls 60 p. 100 environ des programmes peuvent donner lieu à une répartition par régions de programme, car une partie importante des opérations entreprises par l'administration des postes et télécommunications, qu'elles soient réalisées à Paris ou en province, n'est pas régionalisable.

Il s'agit d'une part des dépenses d'infrastructure correspondant à la satisfaction des besoins nationaux (câbles à grande distance, grands centres de tri, bureaux ambulants...). En raison de la configuration générale du réseau routier et du réseau ferré, de tels investissements doivent obligatoirement être axés sur la région parisienne.

L'autre part des opérations non régionalisables se rapporte aux services communs : C. N. E. T., services d'enseignement, Dépôt central du matériel, etc. Dans certains cas, la déconcentration partielle vers la province de ces services a été envisagée ou même est réalisée : extension du C. N. E. T. à Lannion, opération « Limoges » en ce qui concerne le contrôle des mandats et certains services d'enseignement.

Par ailleurs, il est indispensable, pour un réseau dont tous les rouages sont interdépendants, que les ordres de priorité soient élaborés à l'échelon national, surtout tant qu'il s'agit de répartir la pénurie. Aussi longtemps que la situation dans le secteur « Télécommunications » ne sera pas normalisée, il ne pourra être question de fixer des « clés de répartition » entre circonscriptions d'action régionale valables pour chaque année pendant une longue période.

3° Analyse du programme.

Le projet pour 1964, retracé avec plus de détails dans le fascicule budgétaire, peut être analysé par grandes rubriques de la manière suivante :

Bâtiments	229,7 millions de francs.
Télécommunications :	
Commutation (centraux télégraphiques et téléphoniques)	325,2 —
Transmission (réseau de câbles) ..	544,93 —
Etudes et recherches (Centre national d'études des télécommunications)	28 —
Services postaux et divers	46,5 —
Matériel de transport	34,6 —
	1.208,93 —
Achats effectués sur les crédits de fonctionnement (matériel de télécommunications)	151,07 —

Total pour 1964 1.360 millions de francs.

Le détail physique des opérations correspondantes figure dans les documents budgétaires. Les objectifs prévus par ce programme pour 1964 sont les suivants :

— en matière de bâtiments, il sera possible de mettre à la disposition des télécommunications, de la poste et des services financiers, environ 200.000 mètres carrés nouveaux de locaux de service, soit une augmentation de plus de 6 p. 100. Mais une partie du crédit est absorbée par les hausses de prix constatées dans ce secteur, surtout dans certaines régions de province, par une insuffisance de concurrence. De plus, le lancement de quelques grandes opérations va absorber une part considérable du disponible;

— au titre de la lutte contre la crise du logement, il sera possible de financer quelque 3.500 logements, essentiellement par le moyen de subvention à des organismes d'H. L. M.;

— en ce qui concerne les télécommunications, et défalcation faite de la part de crédits absorbée par la hausse des prix, les dotations seront consacrées, partie aux centraux téléphoniques (167.000 lignes automatiques nouvelles, soit 52.000 à Paris et 115.000 en province, ainsi que 14.000 lignes pour le remplacement de centraux vétustes : soit 10.000 pour Paris-Vaugirard et 4.000 hors Paris), partie à l'extension des réseaux de câbles (490 kilomètres de câbles coaxiaux, 1.200 kilomètres de câbles régionaux, câble sous-marin Cannes-Ile Rousse, liaison troposphérique France-Portugal). Ainsi, le rythme de raccordement de nouveaux abonnés pourra être maintenu au taux actuel : 6,5 à 7 p. 100 par an, ce qui correspond à 223.000 lignes nouvelles; le pourcentage des abonnés desservis en automatique intégral passera à 72 p. 100 fin 1967 (lorsque les équipements commandés en 1964 seront installés) contre 63,65 p. 100 fin 1962; l'exploitation interurbaine pourra être assurée par voie automatique à 60 p. 100 contre 45,6 p. 100 fin 1962.

— pour ce qui est des recherches, une portion importante du crédit est destinée aux télécommunications spatiales;

— enfin, sera poursuivie la mécanisation des services postaux (bureaux, gares, guichets) et des services comptables (chèques postaux non encore équipés de matériel électronique) ainsi que la motorisation des services (4.600 voitures, motocycles et remorques pour le renouvellement du parc, la distribution postale et les services des télécommunications).

II. — L'insuffisance des crédits prévus pour 1964.

Les accroissements de moyens que révèle l'analyse rapide qui précède, ne doivent pas faire illusion : nous nous trouvons en présence d'un budget de pénurie qui perpétue et, à maints égards, accroît l'insuffisance des moyens donnés à l'administration des P. T. T. et, partant, la gêne qui va nécessairement en résulter pour l'ensemble de l'économie.

Déjà injustifiée lorsqu'elle touche aux dépenses de fonctionnement, puisqu'elle obère les conditions d'exécution du service, cette insuffisance devient insupportable lorsqu'il s'agit des investissements car c'est alors l'avenir qu'elle compromet.

A. — L'INSUFFISANCE DES MOYENS DE FONCTIONNEMENT

Dans mon rapport relatif au projet de budget de 1963, j'avais souligné l'accélération considérable de la croissance du trafic entre la période d'avant guerre et la période actuelle et j'avais appelé l'attention de l'Assemblée sur la complexité des problèmes qui en résultent car ces derniers changent de nature en même temps que de dimensions.

Les années présentes n'ont aucune tendance à démentir le mouvement de croissance et les taux constatés en 1963 augmenteront vraisemblablement encore en 1964. Aussi, l'augmentation de 3,1 p. 100 des effectifs prévue pour l'année prochaine n'a-t-elle rien que de très modeste. Le rapprochement entre la croissance du trafic et celle des effectifs est d'ailleurs fort significatif :

ANNEES	EVOLUTION des effectifs.	EVOLUTION DU TRAFIC			
		Poste.	Télé- communications.	Services financiers.	
	P. 100.	P. 100.	P. 100.	P. 100.	
1959	+ 1	+ 3,7	+ 3,05	+ 3,9	
1960	+ 1,05	+ 2	+ 8,8	+ 3,69	
1961	+ 0,9	+ 6,1	+ 11,45	+ 7,32	
1962	+ 2,4	+ 6	+ 11,50	+ 8,05	
1963	+ 3	+ 7	+ 11	+ 9,7	
1964	+ 3,1	+ 7,1	+ 12,7	+ 9,7	

Sans doute, l'effort d'investissement, de rationalisation et de simplification poursuivi depuis 1959 sur un rythme accru a-t-il porté des fruits et permis d'absorber une part notable des hausses de trafic. Cependant, en bien des secteurs comme celui de l'exploitation postale ou le service des chèques postaux, la mécanisation ne peut réduire dans une très large mesure l'intervention du travail humain qu'au prix d'un progrès technique décisif qui n'en est encore qu'au stade expérimental. Dans le secteur des Télécommunications ou l'automatisation a une influence déterminante sur les besoins en personnel, le volume des travaux est trop réduit pour permettre aux gains réalisés de compenser les besoins qui résultent d'une croissance qui implique le doublement du trafic en sept ans environ.

Il s'ensuit une dégradation de la qualité du service qui atteint ses maxima avec les migrations massives de la période estivale qui provoquent chaque année, même sur le plan local, des encombrements d'autant plus néfastes qu'ils sont onéreux pour l'économie et le budget annexe tout à la fois.

Il faut d'ailleurs souligner une fois de plus l'inadaptation fondamentale du statut de la fonction publique à un service qui n'a guère d'administratif que le nom. Il empêche, en effet, par ses hiérarchies artificielles, que soient recrutés au niveau de formation adéquat des personnels d'exploitation dont les cadences de travail et la productivité doivent cependant être rémunérées à des taux compatibles avec les nécessités du recrutement.

En ce qui concerne les dépenses de matériel, l'augmentation de 7,7 p. 100 par rapport aux dotations de 1963 ne doit pas non plus faire illusion car, même en tenant pour acquise la stabilisation des prix à leur niveau actuel, les hausses intervenues depuis l'an dernier auront pour effet de réduire à 3,4 p. 100 l'accroissement réel des moyens de l'Administration. Or, les augmentations, insuffisantes certes, mais sensibles des crédits d'équipement qui ont marqué ces dernières années ont pour conséquence un accroissement rapide du volume des nouveaux équipements mis en service qui entraîne évidemment des dépenses de fonctionnement accrues.

L'on doit donc être logique et renoncer à comprimer à la fois les moyens de fonctionnement en personnel et en matériel. En présence d'un service en pleine expansion, ou bien l'on refuse l'augmentation des effectifs et il faut alors accepter l'effort d'investissement indispensable ainsi que les dépenses de matériel qui en résultent, ou bien l'on refuse l'accroissement des moyens en matériel et il faut alors recourir davantage à l'effort humain.

Dans une période de très forte tension du marché du travail et en présence de taux de croissance du trafic particulièrement élevés, il ne paraît pas qu'un choix clair ait été fait. En réalité, le projet de budget soumis à l'Assemblée paraît surtout inspiré par la volonté de freiner le développement des dépenses de fonctionnement sans pour cela consentir l'effort d'investissement indispensable.

Budget d'équipement.

Encore que l'insuffisance des moyens d'action de l'administration des P. T. T. soit durement ressentie par tous les usagers, il faut insister sans relâche sur l'ampleur des besoins tant ils

paraissent sous-estimés et mal connus. A parcourir les budgets de ces dernières années, comme d'ailleurs celui de 1964, on se demande si la place faite aux investissements des Postes et Télécommunications ne relève pas de cette idée sommaire que le service n'a guère d'autres matériels que ceux qui sont directement mis à la disposition des usagers et que les autorisations accordées, dont le volume n'est tout de même pas négligeable, pourraient laisser à penser qu'un usage judicieux des crédits devrait permettre d'apporter plus de satisfaction.

C'est là une idée dangereuse qu'il faut combattre sans relâche car l'administration des P. T. T. a contre elle le caractère peu spectaculaire de ses investissements. Il faut déjà bien connaître ce grand service public pour avoir une idée de la complexité et du coût de matériels et de réseaux qui s'offrent très rarement à la vue de l'usager, très sensible par exemple à la qualité des voies routières qu'il emprunte mais peu soucieux de l'importance du réseau de câbles qui les borde. Par ailleurs, il est nécessaire de répéter que l'effort d'équipement ne saurait porter que sur un point, le raccordement des abonnés en instance, ou l'automatisation du réseau. En fait, tout se tient et tous les investissements doivent être menés de front.

En apparence, on pourrait être tenté de conclure de l'augmentation continue des dotations, qu'il est fait, en faveur du budget annexe des P. T. T., un effort méritoire et cela d'autant plus que les prévisions du IV^e Plan se trouvent financièrement dépassées. Il n'en est rien. D'une part, la hausse des prix est venue réduire très sensiblement la signification en volume physique de prévisions qui ont été établies en francs 1959 ; d'autre part et surtout, le total de 4.500 millions de francs pour quatre ans retenu par le Plan était, au départ, beaucoup trop faible pour permettre de rattraper le retard accumulé. Les hausses de trafic constatées depuis ont rendu illusoire le simple maintien de la qualité du service.

Sans doute semble-t-on être revenu depuis à une appréciation plus juste de l'importance des investissements des P. T. T. puisque M. le Commissaire général au Plan exprimait, dans un rapport récent, le désir que les secteurs prioritaires, au nombre desquels il range l'administration des P. T. T., puissent bénéficier d'une revalorisation de leurs enveloppes financières au delà du pourcentage moyen. Alors, cependant que le Gouvernement se proposait de fixer les autorisations de programme à un niveau supérieur de 20 p. 100 en francs courants à celui de 1963, force est bien de constater que le projet soumis au Parlement n'apporte qu'un accroissement de l'ordre de 13 pour cent.

Il va en résulter de la faiblesse de cet effort des conséquences, dont l'énumération n'a rien d'encourageant, ni pour l'économie, ni pour les usagers.

En matière de construction de bâtiments, la nécessité de couvrir les hausses de prix qui affectent les immeubles en cours de réalisation va diminuer largement le nombre des nouvelles opérations à lancer. Or, les constructions qui seront entreprises en 1964 conditionnent les extensions de 1966-1967 particulièrement en ce qui concerne les centraux téléphoniques. Il n'y a pas là de motif d'optimisme. Par ailleurs, l'administration, dont la localisation des services obéit à des règles très strictes aurait le plus grand intérêt à se procurer, surtout dans les villes, des terrains pour ses implantations futures pendant que la pénurie n'est pas encore totale. Sans doute n'est-il pas bon que l'Etat alimente lui-même une spéculation qu'il dénonce à juste titre, mais les impératifs particuliers aux services des P. T. T. méritent, de ce point de vue l'attention.

S'agissant du service des télécommunications, il est, hélas ! aisé de prévoir sans risque d'erreur que la situation va continuer à se détériorer.

Pour le téléphone, les progrès vont rester très lents en ce qui concerne l'automatisation. Le pourcentage des abonnés desservis en automatique intégral, qui était de 63,65 p. 100 à la fin de 1962 n'atteindra que 67 p. 100 à la fin de 1964 alors qu'il est de 100 p. 100 en Suisse et en Allemagne fédérale. Quant au pourcentage des communications acheminées par la voie automatique, si les prévisions s'avèrent difficiles, l'extrapolation des résultats ci-après n'est en rien encourageante :

ANNEES	COMMUNICATIONS à grande distance.	COMMUNICATIONS de voisinage.	TOTAL
	P. 100.	P. 100.	P. 100.
1960	15,58	22,15	36,43
1961	16,98	25,62	42,60
1962	19,06	26,55	45,61

En matière d'*automatique rural*, l'équipement se poursuit au rythme des avances consenties par les collectivités locales que complètent en les triplant les crédits de l'administration. Sans doute les progrès sont-ils sensibles. En 1961, 511 centres, intégrant 9.000 abonnés ont été équipés, en 1962, 382 l'ont été, concernant 15.000 abonnés, au cours des douze derniers mois écoulés enfin, 127 centres groupant 9.600 abonnés ont été équipés. Malgré ces progrès, 65.000 abonnés resteront encore en équipement manuel au 1^{er} janvier 1964. Compte tenu de ceux d'entre eux qui seront desservis par l'automatisme intégral c'est cependant seulement vers la fin de 1967 que l'ensemble du territoire sera entièrement équipé.

Mais c'est surtout le *raccordement des abonnés* qui va souffrir de l'insuffisance des crédits. La situation se présente en effet de la façon suivante : pour un nombre total de 2.470.000 abonnements principaux, 160.000 demandes d'abonnement demeuraient en instance au 1^{er} janvier 1963. Au cours des neuf premiers mois de l'année en cours, 130.000 demandes ont pu être satisfaites, mais durant la même période les candidatures nouvelles se sont élevées à 168.000 ce qui porte à 198.000 le nombre des demandes insatisfaites au 1^{er} octobre dernier. Ainsi, une augmentation pourtant sensible en 1963 de la cadence des raccordements n'a pas réussi à endiguer le flot croissant des demandes non satisfaites et il n'y a malheureusement pas de raison de penser que les 223.000 raccordements prévus pour 1964 y parviendront davantage. En ce qui concerne la capitale où la situation est particulièrement tendue et où la gêne engendrée par la pénurie est considérable, le nombre des demandes en instance a crû de 43.900 à 54.000 entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} octobre 1963 et il est certain que les 65.000 raccordements prévus pour 1964 laisseront subsister un très important reliquat de demandes insatisfaites.

S'agissant du *service Têlex*, dont on sait combien il conditionne l'efficacité des relations commerciales et le succès de l'effort de déconcentration industrielle, on se trouve là encore en présence d'une situation de pénurie puisque 685 demandes demeuraient insatisfaites au 1^{er} septembre 1963 bien que 900 raccordements aient été effectués dans les douze mois précédents et le délai moyen de rattachement se situe entre sept et huit mois. Sans doute, le budget de 1964 va-t-il permettre de commander des équipements correspondant à 2.600 lignes nouvelles qui, cependant, ne pourront être utilisées qu'en 1966. La situation va donc demeurer difficile.

En ce qui concerne les *autres services*, généralement moins touchés par le progrès technique que les télécommunications, les investissements n'y modifient pas aussi radicalement les méthodes d'exploitation et les dotations prévues donnent à penser que les besoins y sont relativement réduits. Il n'est pas douteux cependant que les réalisations effectuées dans les grands pays industrialisés, de même que les études qui y sont conduites, tendent à montrer que des progrès sont possibles et l'on ne peut que souhaiter vivement que les travaux entrepris dans le domaine de la mécanisation postale sortent enfin du domaine expérimental.

Aussi, bien que les objectifs financiers du plan se trouvent dépassés et qu'en fin de 1964 les prévisions soient réalisées à 80 p. 100, il n'en reste pas moins vrai que le choix des priorités qui résulte de l'application du IV^e plan s'analyse en fin de compte en un refus de porter le potentiel de production de l'administration au niveau des besoins économiques. Or, les services qu'apporte à l'activité économique l'administration des P. T. T. est aujourd'hui d'importance primordiale puisqu'ils tendent essentiellement à l'abolition de la distance.

Dans une période où le Gouvernement se préoccupe avec raison de rénover les structures économiques, urbaines et administratives du pays, où il incite les industries à déconcentrer leurs unités de production avec la double préoccupation de hâter le développement industriel de la province et de décongestionner certains centres hypertrophiés, refuser les moyens qui constituent l'accompagnement indispensable de cette action équivaut à négliger volontairement non seulement l'un des facteurs du succès mais bien l'une de ses conditions.

Il est clair en effet que le téléphone, lequel n'est déjà plus un simple élément de confort dans une société fortement urbanisée, devient une nécessité pour les habitants des grands ensembles qui s'édifient dans les zones suburbaines et constitue déjà l'une des conditions du desserrement urbain.

Il est plus évident encore que, si les investissements des P. T. T. ne sont pas un facteur d'entraînement économique, ils sont cependant l'accompagnement indispensable des autres actions qu'ils valorisent et conditionnent. En d'autres termes, les facilités de télécommunications existantes dans telle région de province ne suffiront, certes, jamais à elles seules à déterminer l'implantation de nouvelles activités industrielles, mais il est bien clair qu'aucune firme n'acceptera jamais de s'installer là où elle se trouverait isolée.

Il paraît d'autant plus dangereux de freiner l'adaptation de nos structures et l'aménagement de notre territoire par une conception malthusienne du développement du service des postes et télécommunications que le temps joue contre l'action entreprise et que l'avenir proche sera celui de compétitions qui s'annoncent sévères sur le plan européen et dans lesquelles notre économie sera confrontée avec d'autres qui n'ont guère à craindre de freinage de cette nature.

Avant d'aborder les aspects que pourrait revêtir une politique à plus long terme que celle actuellement proposée à l'Assemblée, votre commission croit devoir évoquer quelques problèmes particuliers qui contribuent à altérer les relations entre l'administration et les collectivités locales et ajoutent encore aux difficultés que connaît actuellement le service des P. T. T.

Tout d'abord, le régime appliqué actuellement aux avances remboursables consenties par les collectivités locales pour le développement de l'équipement téléphonique entraîne à la fois pour l'administration des retards considérables et pour les collectivités des charges qui pourraient être allégées sans difficulté. D'une part, en effet, la procédure d'ouverture des crédits correspondant aux avances versées exige des délais administratifs qui peuvent atteindre jusqu'à quatre ou cinq mois. Mais surtout, l'application des règles relatives à l'exécution des dépenses publiques interdit à l'administration de conclure les marchés relatifs aux travaux à entreprendre tant que leur montant total n'a pas été couvert par les versements. Il en résulte pour les collectivités locales la nécessité de trouver immédiatement des fonds qui ne seront utilisés pour la plus grande partie que plusieurs années après. Une telle procédure conduit ainsi à imposer aux parties versantes un effort financier prématuré qui se solde finalement en une aide de trésorerie apportée à l'Etat.

Il est à la fois logique et urgent d'envisager sur ce point comme sur tant d'autres où le cadre du droit budgétaire actuel s'avère inadéquat aux réalités un assouplissement des procédures actuelles. En cette matière, on pourrait admettre sans difficulté que les marchés puissent être conclus et les travaux entrepris dès la signature de la convention intervenue entre l'administration et la collectivité locale intéressée. Cette convention devrait comporter l'indication d'un échéancier et l'on pourrait aisément admettre que le préfet ait la possibilité de procéder, au besoin chaque année, à l'inscription d'office des crédits nécessaires.

Votre commission, qui approuve unanimement cette réforme, n'a pas cependant conscience de suggérer une procédure originale puisqu'elle est entièrement inspirée de celle qui est appliquée aux crédits budgétaires pour les autres dépenses d'équipement.

En second lieu, l'attention du Gouvernement doit être appelée une fois encore sur le caractère anormal d'une exigence anachronique de l'administration, qui fait aux municipalités qui n'ont pas encore de bureau de poste de plein exercice l'obligation de fournir gratuitement les locaux de service durant dix-huit ans si elles veulent obtenir la création d'un établissement de l'espèce. Alors que le Gouvernement s'efforce enfin d'alléger les finances locales en leur retirant les charges qui doivent être supportées par l'Etat, une telle exigence paraît particulièrement anormale surtout de la part d'un service d'Etat doté d'un monopole d'exploitation. Il faut ajouter qu'elle conduit d'ailleurs à des résultats peu satisfaisants car les locaux fournis sont généralement mal adaptés aux besoins du service. L'administration des P. T. T., pleinement consciente de cet état de choses, avait d'ailleurs demandé la suppression de cette obligation. Votre commission, unanime, demande au Gouvernement de se pencher à nouveau sur ce problème et de lui apporter la solution qu'imposent à la fois la logique et le bon sens.

Il est enfin un dernier problème qui préoccupe justement la commission de la production et des échanges car l'état de choses actuels conduit à des difficultés dont souffrent de très nombreux usagers.

Dans les localités où la desserte du public exige la présence d'un établissement postal, sans que toutefois le trafic justifie la création d'un bureau de plein exercice, l'administration a recours à un bureau secondaire géré par un habitant qui fournit les locaux et qui, en dehors d'une très faible rétribution mensuelle, est rémunéré au prorata du nombre des opérations effectuées.

On doit à la vérité de constater que ce système conduit à des niveaux de rémunération très insuffisants. La rétribution fixe varie actuellement entre 266 F et 794 F par an en fonction de la nature de l'établissement. Quant aux remises sur les opérations effectuées, les taux sont tels qu'il faut atteindre un degré d'occupation exceptionnellement élevé pour que la rémunération totale atteigne 200 F par mois. Votre commission considère de tels niveaux de rémunération comme abusifs et cela d'autant

plus qu'ils entraînent évidemment un recrutement très difficile des gérants dont les usagers des petites localités et, de plus en plus, des zones suburbaines, font injustement les frais.

La solution paraît d'autant plus aisée que les intéressés ne réclament pas de privilège mais seulement une rémunération décente de leur activité. Là encore, l'administration des P. T. T. a fait des propositions raisonnables que votre commission demande instamment au Gouvernement d'examiner avec célérité et réalisme.

CONCLUSION

Il est toujours plus aisé de critiquer que de construire, aussi votre commission a-t-elle voulu rechercher les éléments d'une politique susceptible d'apporter à l'administration des P. T. T. les moyens de faire face aux besoins que sa qualité de service public doté d'un monopole d'exploitation et son caractère économique et commercial lui font le devoir de satisfaire.

Le IV^e plan de développement économique et social va entrer dans sa troisième année sans que l'on ait vu naître l'espoir d'un rajustement efficace des prévisions initiales et il est difficile de croire que le budget de 1965 qui va en marquer l'achèvement suffira à opérer le redressement de la situation. C'est donc sur le V^e plan qu'il faut fonder des espoirs et c'est lui qu'il faut dès maintenant s'attacher à préparer. Ni votre commission, ni l'Assemblée ne pourront accepter qu'il soit à l'image du précédent et qu'il néglige encore le service des P. T. T. au détriment de l'économie du pays. Planifier c'est choisir, et si, dans les choix qui devront être faits tous les secteurs d'activité doivent être considérés, le poids des retards accumulés et de l'importance économique du service devra conduire à une aug-

mentation des investissements dont on peut dire, en pesant les termes, qu'elle devra être considérable et soutenue.

Les responsables de la planification doivent prendre conscience de cette nécessité, mais il faut ajouter que l'administration ne doit pas se contenter d'attendre avec confiance que ses besoins soient reconnus et exactement appréciés. Il lui faut aussi utiliser tous les arguments dont elle dispose, et ils sont, hélas, de qualité, pour convaincre ses interlocuteurs non seulement de la rentabilité de ses investissements, car elle est évidente, mais surtout de l'ampleur de ses besoins et du danger que présente pour le développement de notre économie la persistance d'un goulot d'étranglement qui, situé au niveau du secteur tertiaire, apparaît avec moins d'évidence que lorsqu'il affecte les moyens les plus élémentaires de production.

L'augmentation de l'effort d'investissement aura sans doute de profondes conséquences sur l'aspect financier de la gestion du service car il faudra trouver les moyens importants qu'exigera le financement de dépenses en capital fortement accrues. Les ressources propres du budget annexe qui couvrent actuellement une part importante des besoins, ne suffiront plus dans l'avenir et il faudra accepter la charge que comportera une longue série d'emprunts ou mieux, envisager une réforme profonde du statut de l'administration des P. T. T. qui, tout en donnant à ceux qui en ont la charge la pleine responsabilité de leur gestion mais aussi l'autonomie que postule cette responsabilité, permettra d'investir dans l'entreprise une partie des fonds que draine son activité.

C'est sous ces réserves et bien que le présent budget soit considéré comme un véritable budget de pénurie, que la commission de la production et des échanges donne *un avis favorable* au budget qui lui est présenté.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1964 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application d'une décision prise par le Bureau le 22 octobre 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 568

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1964 (n° 549), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

ANNEXE N° 28

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

III. — Marine marchande.

Rapporteur spécial : M. Bourges.

Mesdames, messieurs, avant d'examiner dans le détail le budget qui vous est proposé au titre du secrétariat général à la marine marchande, il convient de jeter un bref coup d'œil sur les conditions dans lesquelles se sont exercées les activités maritimes au cours de l'année 1963.

La situation, dans l'ensemble, a subi peu de changements importants. Dans le cadre généralement expansionniste de l'économie mondiale, le secteur des transports maritimes est resté dépressif. Sans doute les frets, après une baisse initiale, ont connu une reprise assez sensible, mais qui semble due à des facteurs occasionnels. La flotte mondiale est en diminution, de 5,7 p. 100 passant de 140 millions de tonneaux à 132, tandis que le tonnage de la flotte française, de 5.100.000 tonneaux à 5.050.000, diminue de 2,2 p. 100 seulement. Les capacités de transports, accrues des commandes nouvelles passées par les armateurs désireux de profiter des bas coûts actuels de la construction navale, restent actuellement et potentiellement très supérieures au volume des marchandiser à transporter.

Le tonnage mondial désarmé s'élevait au total à 4.600.000 tonneaux au 1^{er} juillet dernier, la seule amélioration constatée dans ce domaine concernant les pétroliers.

En regard de ce chiffre, le tonnage de navires français désarmés apparaît comme relativement faible : 162.000 tonneaux.

La flotte française a souffert particulièrement de la réduction des trafics avec l'Afrique, et surtout avec l'Algérie. En ce qui concerne la part du pavillon français dans le total des marchandises débarquées et embarquées dans les ports français, elle s'est établie en 1962 à 82 p. 100 pour les importations et 41 p. 100 seulement pour les exportations.

La situation des pêches ne s'est guère améliorée, en dépit d'un effort certain, que nous verrons plus loin, accompli par les pouvoirs publics et les professions.

Dans l'évolution actuelle des relations internationales ainsi que des techniques, il n'était certes pas possible au Gouvernement de présenter un budget révolutionnaire. Celui qui vous est proposé n'a pas cette ambition. Nous aurons à voir s'il permet d'assurer les transitions nécessaires.

INTRODUCTION

a) Présentation des documents.

Les documents qu'il convient de consulter à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1964, en ce qui concerne les crédits de la marine marchande, sont les suivants :

1. — BUDGET VOTÉ DE 1963

Ce document vert fournit le détail des crédits, tels qu'ils ont été fixés par la loi de finances pour 1963 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 1964

I. — *Projet de loi proprement dit* : n° 549.

Ce document comporte deux parties dont la première a trait aux conditions générales de l'équilibre financier et la deuxième retrace les crédits afférents aux différents ministères et comporte un certain nombre de dispositions spéciales.

Première partie (art. 1^{er} à 18) : dans cette partie figure l'article 13 qui proroge pour un an la majoration du droit de timbre sur les connaissements.

Deuxième partie (art. 17 à 87) : dans cette partie, sont prévues en matière de crédits :

Pour les dépenses ordinaires (titres III et IV), la répartition des crédits de paiement par ministère et par titre (art. 18 et Etat B, p. 258) ;

Pour les dépenses en capital (titres V et VI), la répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement par ministère et par titre (art. 19 et Etat C, p. 258).

En ce qui concerne les services votés, l'article 17 indique le chiffre global des crédits ouverts à l'ensemble des ministères.

L'article 38 et l'état H donnent la liste des chapitres auxquels sont inscrits des crédits pouvant donner lieu à report. Parmi ceux-ci, figurent les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval.

II. — Annexes.

Le Gouvernement a modifié cette année la présentation des annexes relatives aux différents ministères.

Un fascicule bleu retrace pour chaque ministère les mesures qui sont intervenues en cours d'année ainsi que les mesures nouvelles proposées par le Gouvernement, avec un bref commentaire. Les crédits inscrits aux différents chapitres sont récapitulés par mesure.

Un fascicule jaune présente les crédits sous la forme comptable traditionnelle, c'est-à-dire en donnant la répartition par titre, par chapitre et par article.

Deux de ces annexes sont consacrées au budget de la marine marchande, rattaché comme précédemment au budget des travaux publics et des transports, dont il constitue la troisième partie.

b) Analyse des crédits.

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..... 712.272.514 F
alors qu'en 1963, il atteignait..... 735.379.783

La diminution ressort ainsi, d'une année sur l'autre, à..... 23.107.269 F, soit 3 p. 100 environ. Cette diminution, qui est à rapprocher de la progression des dépenses budgétaires (+ 9,6 p. 100), est principalement imputable à l'abattement apporté sur les crédits de paiement afférents à la construction navale, car les dépenses ordinaires s'accroissent de 34.073.731 F.

Les autorisations de programme pour 1964 ressortent de leur côté à 219.010.000 F, contre 301.013.000 F, soit une diminution de 82.003 F, dont l'explication résulte elle aussi de l'amputation des crédits destinés à la construction navale.

Les différences par catégorie et par titre, entre les crédits ouverts en 1963 et 1964, sont retracées dans le tableau suivant :
Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1963 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1964.

SERVICES	1963	1964				DIFFERENCES avec 1963.
		Mesures acquies.	Services volés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En francs.)				
Cnédits de paiement						
Dépenses ordinaires.						
Titre III. — Moyens des services.....	37.393.737	+ 3.683.568	41.077.305	+ 1.935.965	43.013.270	+ 330.000
Titre IV. — Interventions publiques.....	385.013.016	— 2.000.000	383.013.016	+ 30.451.198	413.497.214	+ 28.451.198
Totaux des dépenses ordinaires.....	422.436.783	+ 1.683.568	424.120.351	+ 32.390.163	456.510.514	+ 34.073.731
Dépenses en capital.						
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat.	9.400.000	— 7.180.000	2.220.000	+ 2.630.000	4.850.000	— 4.550.000
Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.....	303.513.000	— 176.951.000	126.562.000	+ 121.320.000	250.912.000	— 52.631.000
Titre VII. — Réparation des dommages de guerre	Mémoire.	"	"	"	Mémoire.	"
Totaux des dépenses en capital.....	312.913.000	— 184.131.000	128.812.000	+ 126.950.000	255.762.000	— 57.181.000
Totaux des crédits de paiement.....	735.379.783	— 182.447.432	552.932.351	+ 159.310.163	712.272.514	— 23.107.269
AUTORISATIONS DE PROGRAMME						
Titre V.....	11.197.000	"	"	"	12.250.000	+ 1.053.000
Titre VI.....	301.013.000	"	"	"	219.010.000	— 82.003.000
Totaux des autorisations de programme...	312.210.000	"	"	"	231.260.000	— 80.950.000

Les tableaux ci-après retracent l'évolution des crédits du secrétariat général à la marine marchande de 1963 à 1964 :

A. — Dépenses de fonctionnement.

DESIGNATION	1963 (crédits volés).	1964		TOTAL	DIFFERENCES entre 1963 et 1964.
		Services volés.	Mesures nouvelles.		
Titre III. — Moyens des services.....	37.393.737	41.077.305	1.935.965	43.013.270	+ 5.619.533
Titre IV. — Interventions publiques.....	385.013.016	383.013.016	30.451.198	413.497.214	+ 28.451.198
Totaux.....	422.436.783	424.120.351	32.390.163	456.510.514	+ 34.073.731

En ce qui concerne le titre III, les principales augmentations concernent les rémunérations de l'administration centrale et de l'inscription maritime, ainsi que la subvention à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Comme il est de tradition, ce sont les interventions publiques qui constituent la partie la plus importante de ce budget. Le tableau suivant retrace les principales variations qui les affectent.

Interventions publiques.

DESIGNATION	1963 (services volés).	MESURES nouvelles.	TOTAL	DIFFERENCE
Subvention aux pêches maritimes.	644.000	+ 5.000.000	5.644.000	+ 5.000.000
Compagnies de navi- gation.....	98.500.000	+ 4.000.000	102.500.000	+ 4.000.000
Armement naval...	39.000.000	— 4.000.000	35.000.000	— 4.000.000
E. N. I. M.....	239.495.000	+ 22.977.662	262.472.662	+ 22.977.662

Il faut remarquer l'effort qui est consenti au profit des pêches maritimes. Nous aurons à examiner si, même ainsi majorés, les crédits correspondent à l'importance des problèmes à régler. Les subventions aux compagnies de navigation d'économie mixte connaissent une nouvelle et forte majoration, cependant que l'aide à l'armement naval est diminuée aussi notablement.

Sans entrer dès maintenant dans le détail, il est évident que le double aspect d'une telle mesure appelle les plus expresses réserves.

La subvention à l'E. N. I. M. augmente de 7,3 p. 100, cette augmentation reflétant essentiellement la double majoration du salaire forfaitaire des marins intervenue en cours d'année.

Enfin, notons que la contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime s'élève pour 1964 à 4.290.343 francs, en augmentation de 121.536 francs sur l'année précédente.

B. — Dépenses en capital.

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

DÉSIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CRÉDITS DE PAIEMENT		
	1963 (crédits votés).	1964	Différences.	1963 (crédits votés).	1964	Différences.
	(En milliers de francs.)					
TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT						
Enseignement maritime.....	6.000	7.150	+ 1.150	5.000	2.850	— 2.150
Inscription maritime.....	5.197	5.100	— 97	4.400	2.000	— 2.400
TITRE VI. — SUBVENTIONS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT						
Aide à la construction navale.....	296.613	212.510	— 84.103	298.843	244.882	— 42.961
Adaptation des pêches.....	3.000	4.000	+ 1.000	3.000	4.000	+ 1.000
Sociétés de sauvetage.....	1.400	2.350	+ 950	1.700	1.880	+ 180

PREMIERE PARTIE

LES ACTIONS ADMINISTRATIVES

1. — Le secrétariat général et l'inscription maritime.

Peu de faits ont intéressé cette année les crédits concernant l'administration centrale du secrétariat général à la marine marchande. Le principal a trait à la majoration des traitements, en application des mesures de revalorisation des rémunérations publiques décidées en 1963, pour compter du 1^{er} avril et du 1^{er} octobre 1963. L'extension en année pleine de ces mesures entraîne l'ouverture d'un crédit de 1.500.000 F au titre des services votés, inscrit en un chapitre nouveau, n° 31-93.

Les mesures nouvelles consistent essentiellement en un crédit supplémentaire de 140.000 F, correspondant à des aménagements divers de l'immeuble de la place Fontenoy.

Quant à l'inscription maritime, les dépenses supplémentaires d'une année sur l'autre pour les rémunérations du personnel s'élèvent à environ 1.400.000 F en ce qui concerne les mesures acquises et à 246.000 F au titre des mesures nouvelles. Notons parmi ces dernières la création de deux emplois, un attaché de la marine marchande et un secrétaire, chargés de représenter les intérêts français auprès d'un comité relevant de l'O. T. A. N. et siégeant à Londres. Le rôle de ce comité est de suivre l'évolution des problèmes des transports maritimes et d'élaborer les décisions concernant l'exploitation des flottes de commerce dans l'éventualité d'un conflit.

2. — L'enseignement maritime.

Les crédits de fonctionnement demandés au titre des mesures acquises correspondent essentiellement, ici encore, à l'amélioration des rémunérations de la fonction publique (pour 205.073 F).

Au cours de l'année scolaire 1962-1963, 1.767 élèves français ont fréquenté les six écoles nationales de la marine marchande. Il y a lieu d'ajouter à ce nombre 60 ressortissants étrangers, la plupart boursiers, au titre de la coopération technique internationale, provenant des Etats francophones d'Afrique. Ainsi, malgré les limitations mises au cours des toutes dernières années au recrutement des officiers du « pont », les écoles nationales ont connu, au cours de la dernière année scolaire, une activité à peu près semblable à celle de l'année précédente. L'enseignement a été modernisé ; il y a lieu de signaler, notamment, la mise en service en avril dernier, d'un simulateur radar à l'école du Havre, qui sera utilisé non seulement pour l'enseignement des élèves officiers mais doit permettre aux officiers déjà en service de venir suivre au Havre les cycles d'information pour l'utilisation du radar.

Dans le cadre de cette modernisation, il est prévu d'ouvrir pour les élèves officiers un cours de formation humaine, de façon à faire connaître aux futurs cadres de la marine de commerce les problèmes psychologiques que posent la vie à bord, les relations entre les divers services et les autorités à terre.

En ce qui concerne les réalisations d'écoles, la construction de l'école de Marseille devrait entrer dans une phase active en avril 1964. Cet établissement jumellera l'école nationale et l'école d'apprentissage, permettant ainsi de tenter d'intéressantes expériences pédagogiques et facilitant les rapports entre futurs officiers et futurs marins.

La construction de l'école de l'Aberwrach, dont les crédits ont été obtenus en 1963, débutera dans les derniers mois de cette année, l'école devant être terminée au début de 1965.

L'école d'apprentissage maritime du Havre, dont la construction a débuté effectivement en avril, sera terminée à la fin de 1963 ; dès le début de l'année prochaine, les agents du service général pourront utiliser les nouveaux locaux. Le second navire d'entraînement attaché à l'école du Havre sera livré en mai 1964.

L'école de Bastia, dont la première pierre a été posée au début de l'année 1963, sera vraisemblablement terminée dans le courant de l'été 1964.

Enfin, dans le cadre des mesures visant à développer la formation professionnelle des pêcheurs, il est envisagé d'installer à l'école nationale de la marine marchande de Nantes une école supérieure de la pêche destinée à former les cadres supérieurs de la pêche. Cette école pourra fonctionner à partir de la fin de 1965.

La création de ces nouvelles écoles répond à un besoin certain. Toutefois, il ne faudrait pas pour autant perdre de vue la situation de certaines écoles existantes, dont la remise en état présente un caractère d'urgence.

Il en est ainsi, par exemple, pour l'école de Gravelines et pour celle de Saint-Malo. Pour cette dernière, un crédit de 50.000 F est prévu à titre d'autorisation de programme. Il ne peut s'agir là que d'un crédit indicatif, car il est souhaitable que la construction de l'école soit effectivement entreprise dans le courant de l'année prochaine.

En conclusion, votre rapporteur insiste pour que soit réalisé un effort de coordination et de liaison entre les diverses écoles d'enseignement maritime, dans le double souci d'une adaptation aux conditions nouvelles de la profession maritime et de la nécessité consécutive de la promotion de nos marins.

3. — La promotion sociale.

Les crédits de la promotion sociale sont cette année en augmentation de 219.000 F.

L'an dernier, ils s'élevaient à 614.506 F, répartis comme suit :

Contribution au frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime, 40.000 F.

Cette somme a été attribuée à l'Association pour la gérance des établissements d'apprentissage maritime et reversée, sous forme d'indemnités mensuelles, à une vingtaine de marins diplômés des écoles d'apprentissage maritime suivant le cours spécial de chef de quart.

Subventions aux écoles de pêche et de commerce, 30.000 F.

Les quatre établissements agréés dispensant un enseignement tendant à la promotion sociale ont employé cette subvention à l'équipement des locaux où sont dispensés les cours.

Promotion sociale des gens de mer, indemnités, 564.506 F.

Ce crédit a été utilisé au versement d'indemnités mensuelles aux marins suivant les cours de promotion.

Au cours de l'année scolaire 1962-1963, il a été ainsi attribué :

112 indemnités (mensuelles) au personnel du « pont » ;
196 indemnités au personnel de la « machine ».

Les cours de promotion sociale sont dispensés dans les six écoles nationales de la marine marchande, dans six écoles d'apprentissage maritimes et dans douze centres de perfectionnement, organisés soit par les municipalités, soit par des associa-

tions constituées sous le régime de la loi de 1901. La durée des cours, variable selon l'enseignement, est en général de huit à neuf mois.

L'objectif de la promotion sociale est de donner aux marins engagés depuis un certain temps dans la profession, et ne possédant pas au départ le niveau d'instruction nécessaire, les moyens d'accéder aux différents brevets de commandement. Au total, 567 élèves ont suivi en 1963 les cours de promotion sociale.

4. — La recherche en matière d'équipement naval.

Les études poursuivies par l'administration pour la modernisation des navires de commerce se développent dans deux domaines qui font l'objet chacun d'un chapitre budgétaire distinct : le chapitre 53-00 (propulsion nucléaire d'un navire de commerce), et le chapitre 37-93 (automatisation des navires à ailes portantes).

A. — PROPULSION NUCLEAIRE

Les pays membres de l'O. C. D. E. avaient envisagé un projet de construction en commun d'un navire à propulsion atomique, et un projet français de navire de ce type avait même été proposé. Mais l'O. C. D. E. a décidé le 2 novembre 1962 l'abandon de son projet.

Il est certain qu'en dépit du désir qu'ont toutes les marines du monde de voir progresser les études dans ce domaine, celles-ci se heurtent à des difficultés considérables, tenant à la technique, aux nécessités de sécurité et aux problèmes de prix de revient. Les Etats-Unis eux-mêmes ont dû apporter à leur « Savannah » d'importantes modifications : le navire nucléaire français n'est certes pas pour demain.

Les crédits restant sur le chapitre 53-00 seront utilisés pour passer des marchés d'études fondamentales destinées à approfondir les problèmes posés par l'adaptation de réacteurs existants à la propulsion navale ; il est opportun en particulier d'effectuer des recherches sur la protection contre les rayonnements et la tenue à la mer d'un réacteur de navire.

Votre rapporteur souhaite dans un souci d'efficacité, que ces études soient effectuées en liaison étroite avec le commissariat à l'énergie atomique et avec la marine nationale.

B. — ETUDES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

Les deux grands axes de recherches que la marine marchande souhaite développer sur ce chapitre sont :

1° Des recherches théoriques de caractère général comprenant en particulier :

Des études en vue de promouvoir des techniques nouvelles de conception du matériel naval susceptibles de donner à la construction navale française de nouveaux débouchés et une haute technicité ;

Des études en vue d'améliorer la productivité et les conditions d'exploitation des navires de commerce afin de rendre plus compétitif l'armement français ;

Des études tendant à préciser et développer les dispositions des conventions internationales intéressant le milieu maritime.

2° La construction de prototypes ou de maquettes permettant d'appuyer sur l'expérience les conclusions de recherches théoriques.

Dans ce cadre, la marine marchande a entrepris à l'aide du crédit de 500.000 F inscrit en 1963 sur le chapitre 57-93 les études suivantes :

I. — Etudes sur les applications possibles en France des navires à ailes portantes.

Devant le succès rencontré par la technique de ces navires à l'étranger, l'administration de la marine marchande a jugé utile de passer en 1963 un marché d'études avec un bureau d'études, spécialisé dans les études de marché, la S. O. D. I. C. (Société pour la conversion et le développement industriels) pour évaluer les possibilités d'application en France de ce type d'engins. Ce marché, d'un montant non révisable de 79.924 F vise :

— d'une part à dégager les conditions générales d'exploitation des navires à ailes portantes en service ;

— d'autre part à étudier les perspectives d'utilisation de ces navires en France, sur les eaux maritimes et fluviales.

La S. O. D. I. C. a actuellement effectué la première partie de l'étude. Elle doit remettre son rapport définitif le 31 décembre 1963.

Il est envisagé suivant les résultats de cette étude de financer, soit des recherches théoriques sur ces engins, soit un concours entre divers chantiers pour l'étude d'un prototype.

II. — Etudes destinées à améliorer les conditions d'exploitation des navires. Marché sur l'automatisation de l'appareil propulsif des navires de commerce.

Un marché, d'un montant non révisable de 256.420 F a été passé avec la Société techni marine, spécialisée dans les questions de technique générale et d'exploitation des navires. L'étude doit être achevée au 1^{er} avril 1964.

Il est envisagé de passer un marché d'études en 1964 avec un organisme spécialisé, tel l'Institut français de navigation, pour examiner les moyens d'automatiser dans une certaine mesure la conduite des navires, et d'améliorer les techniques de navigation.

Quant à l'automatisation des appareils propulsifs, l'étude théorique entreprise en 1963 demandera à être poursuivie par l'étude de matériels particuliers et le financement d'une installation prototype, auquel la marine marchande pourrait participer.

III. — Etudes en vue de développer les dispositions des conventions internationales.

Deux marchés d'études ont été consacrés à des calculs sur le compartimentage et la stabilité des navires en vue de préparer la position de la délégation française aux travaux du sous-comité « compartimentage et stabilité » de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (I. N. C. O.).

Ces marchés ont été passés avec des chantiers de constructions navales, spécialisés dans ce genre de calculs, et disposant des calculatrices électroniques nécessaires pour les mener à bien. Les travaux du sous-comité vont se poursuivre pendant plusieurs années.

En 1964, la délégation française devra effectuer encore un certain nombre d'études de stabilité sur divers types de navires. Le coût approximatif de ces études peut être évalué à 150.000 F.

Il nous faut en conclusion de ces développements souligner que l'étude de ces problèmes techniques ne saurait être séparée de celle des conséquences sociales de la modernisation. Dans le contexte général, que nous analysons par ailleurs, de dépression structurelle dans le secteur des transports par mer et, comme corollaire, de risques croissants de sous-emploi, on ne peut oublier le sort des navigants qui risqueraient de se trouver, du fait de l'automation, privés de leur emploi, si des mesures de reconversion n'étaient pas prises concurremment. Dans ce domaine comme dans les autres, les intérêts bien compris des armateurs et des marins se rejoignent finalement.

5. — L'entretien de la flotte de l'Etat.

La flotte de navires de commerce appartenant à l'Etat qui se composait au 1^{er} janvier 1962 de 41 navires loués à divers armements français et utilisés, soit au tramping, soit pour la desserte des lignes régulières, ne comprend plus actuellement, outre les 3 paquebots « Commandant Quéré », « Cygnos » et « Samplero Corso » loués à la Compagnie générale transatlantique pour la desserte des lignes de Corse, que 19 navires. Les autres ont été ou seront mis en vente.

La diminution des crédits demandés tient à la diminution des dépenses de gardiennage de la flotte, consécutive à l'amélioration des ventes de navires.

Si l'on tend ainsi à un certain assainissement de la situation, il faut souhaiter que les ventes ne portent que sur des navires réformés pour vétusté, car il serait regrettable que des unités encore capables de naviguer soient vendues à bas prix à des armements étrangers qui les utiliseraient ensuite pour concurrencer nos propres armements.

DEUXIEME PARTIE

LES ACTIONS ECONOMIQUES DE L'ETAT

Nous regroupons sous ce titre les différents domaines dans lesquels les pouvoirs publics interviennent, soit par la voie de concours financier, soit par la réglementation. Ce sont :

La pêche maritime ;

L'armement ;

La construction navale ;

Les compagnies de navigation d'économie mixte.

I. — La pêche.

Dans le secteur de la pêche, l'action de l'Etat se manifeste sous deux formes : concours à l'I. S. T. P. M. pour lui permettre de poursuivre et d'intensifier ses recherches au service des activités de pêche, et aide à l'industrie des pêches en vue de faciliter sa modernisation et son adaptation.

A. — INSTITUT SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES

La plus grande partie des crédits alloués à l'I. S. T. P. M. est affectée à des actions économiques, les crédits afférents au fonctionnement administratif de l'institut ne s'élevant qu'à 579.732 F, sur un crédit total de 4.620.655 F, dont 411.421 F en dépenses de personnel et 168.311 F en dépenses de matériel.

Les crédits sont cette année en augmentation de 761.123 F, dont 540.000 au titre des mesures nouvelles.

Ces crédits supplémentaires correspondent essentiellement au renforcement des effectifs par trente emplois nouveaux, prévus dans le IV^e plan, et qui doivent permettre à l'institut de faire face à sa branche recherche (océanographique appliquée et technologie de la pêche).

Une contradiction apparaît entre les demandes de créations d'emplois nouveaux et le fait que soixante emplois actuellement existant ne soient pas pourvus, dont quarante-six dépendant du service de la recherche et des contrôles.

Cette situation résulte du régime des rémunérations. Aussi le Gouvernement devra-t-il adapter la nécessité du renforcement des activités de l'I. S. T. P. M. avec la qualification technique exigée de ses chercheurs.

En ce qui concerne les pêches, l'activité de l'I. S. T. P. M. a pour base les travaux à la mer entrepris par les navires océanographiques, le « Thalassa » et le « Roselys ».

Le « Thalassa » a effectué au printemps une campagne d'océanographie des pêches en Islande et au Groënland en accomplissement d'un plan d'étude par la commission internationale de l'Atlantique nord-ouest, à la réalisation duquel participent les navires de huit autres nations.

En mai et juin, ce même navire a procédé à la prospection de fonds nouveaux dans les eaux de l'Islande et du nord de l'Ecosse. Il a apporté son concours technique, dans le cadre du plan de relance de la pêche, à des chalutiers de Boulogne et de Lorient.

Enfin, depuis le début de septembre, le « Thalassa » a effectué des campagnes en mer du Nord et en Méditerranée, où il a apporté son assistance technique à l'Algérie, pour l'étude des eaux chalutables d'Afrique du Nord.

Le « Roselys », de son côté, a travaillé sans discontinuité de janvier à septembre dans le golfe de Gascogne, à la prospection des eaux côtières, à l'initiation des pêcheurs à des techniques modernes, et à des essais de méthodes nouvelles.

En Méditerranée, plusieurs chalutiers armés pour les tâches particulières, soit par l'I. S. T. P. M., soit avec l'aide du plan de relance, ont étudié les problèmes posés par la pêche locale durant l'année 1963.

L'I. S. T. P. M. a par ailleurs poursuivi et complété des études nombreuses et très variées concernant la conchyliculture et les contrôles.

Un programme de travaux a été établi pour la période 1964-1970 et transmis à la délégation générale à la recherche scientifique. Il s'étend aux domaines suivants :

L'océanographie des pêches, sous le double aspect de l'étude du milieu et de la biologie des espèces ;

Les cultures marines ;

La technologie de la pêche et celle du poisson (conservation et congélation, etc.).

Il est prévu de construire un établissement central à Nantes pour l'I. S. T. P. M., qui devrait être terminé à la fin de 1965, et quatre laboratoires dont l'achèvement s'échelonne entre le début de 1964 et 1968. Les lieux d'implantation de ces laboratoires sont Boulogne-sur-Mer, Sète, la Trinité-sur-Mer et Saint-Pierre et Miquelon. En ce qui concerne ce dernier, il ne s'agit encore que d'un projet dont le principe a été retenu par le secrétariat général à la marine marchande. Il serait utilisé par une équipe de chercheurs européens sous direction française.

A ces laboratoires, seraient adjoints des navires expérimentaux qui viendraient épauler le « Thalassa » et le « Roselys » : un navire de 19 mètres qui sera achevé en mai 1964 et aura Sète pour port d'attache ; un navire de 30 mètres, prévu pour fin 1964 et basé à Nantes ; enfin, éventuellement, un navire de 30-34 mètres basé à Saint-Pierre et Miquelon.

Le programme de recherche portera sur l'océanographie des pêches (physique et biologique), dans la mer du Nord, la Manche, la mer d'Irlande, le golfe de Gascogne, les secteurs ibéro-marocains et nord-britannique, la Méditerranée et certaines mers lointaines.

En outre, des études seront poursuivies dans le domaine de la technologie de la pêche et du poisson, et de la conchyliculture.

En conclusion, votre rapporteur est conscient des efforts accomplis par l'I. S. T. P. M. et des difficultés qu'il rencontre. Mais il semble que l'orientation des recherches soit trop exclu-

sivement théorique. Certes la recherche pure est à la base de tout progrès, mais il serait souhaitable qu'une coopération technique plus pratique soit apportée aux collectivités de marins conchyliculteurs. Telle est en définitive la véritable raison d'être et la vocation de l'I. S. T. P. M.

B. — PLAN D'ADAPTATION DES PÊCHES MARITIMES

Compte tenu de la situation de la pêche maritime française résultant de l'appauvrissement des fonds traditionnels, de la nécessité de rechercher de nouveaux fonds, de l'accroissement de la concurrence étrangère due à la libéralisation des échanges dans le cadre du Marché commun et enfin du développement des pêches dans de nouveaux Etats, notamment les Etats africains d'expression française qui considèrent le marché français comme le débouché naturel de leurs produits, l'exécution du IV^e plan est subordonnée à un certain nombre d'actions. Ces actions concernent l'organisation du marché de certains poissons et le renforcement des moyens dont disposent l'administration et l'organisation professionnelle.

A maintes reprises, il avait été indiqué par l'administration de la marine marchande que ces objectifs ne pourraient être atteints que si la profession s'imposait un effort suffisant auquel s'ajouterait, pour en faciliter le démarrage, une contribution de l'Etat.

Cet appel a été entendu et les professionnels intéressés ont accepté de s'imposer un certain nombre de taxes portant sur la morue, la sardine et le thon.

A ces taxes professionnelles s'ajoutent des taxes parafiscales destinées à assurer le fonctionnement du comité central des pêches maritimes ou à financer une propagande en faveur de la consommation du poisson.

Le présent budget accroît notablement le crédit de subventions aux pêches maritimes, puisque ce crédit, ouvert pour la première fois dans le budget de 1963, passe de 644.000 à 5 millions de francs. Certes, cette somme avait été demandée par le secrétariat général à la marine marchande pour développer sa politique de modernisation des pêches et de commercialisation du poisson, mais elle correspond à un effort qui doit être souligné.

L'an dernier, si l'on met à part l'octroi de deux subventions, l'une de 70.000 F aux caisses régionales de crédit maritime, et l'autre de 24.000 F aux associations d'assurances maritimes mutuelles contre les pertes de matériel de pêches, les crédits du chapitre 44-01 ont été consacrés pour l'essentiel à l'organisation du marché des produits de la pêche maritime.

Les actions entreprises ont concerné le marché de la sardine, du thon et de la morue salée. La caractéristique commune des deux premiers marchés est un développement important des moyens de production, qui excèdent ou risquent d'excéder à plus ou moins longue échéance les capacités d'absorption du marché intérieur. Il en résulte la nécessité absolue de développer les exportations et d'organiser le marché. Cette dernière tâche a été entreprise par les professions intéressées qui n'ont pas hésité à instituer des taxes, tandis que de leur côté les pouvoirs publics soutenaient cet effort par l'octroi de subventions.

Pour la morue, la situation de la grande pêche est particulièrement grave, car une difficulté supplémentaire résulte pour elle de la diminution constante du marché intérieur due à l'évolution de la consommation. L'organisation professionnelle a dû s'imposer un effort de péréquation considérable et les contributions actuelles de la profession atteignent 9 millions de francs par an, soit 12 p. 100 de la valeur du produit débarqué. Cette situation ne peut de toute évidence se perpétuer et l'administration a considéré elle-même comme essentiellement temporaire l'aide qu'elle a octroyée à la grande pêche, au titre du budget de 1963.

Il apparaît indispensable, en raison de l'évolution de la conjoncture des pêches, que l'effort entrepris soit poursuivi et intensifié grâce à l'encouragement de l'Etat. C'est ce à quoi est destiné le crédit prévu au chapitre 44-01 qui comprend : 5 millions de francs au titre des mesures nouvelles et 0,55 million de francs au titre des mesures acquises.

Il tend à faciliter l'organisation de ces marchés sur lesquels une action s'impose plus particulièrement mais non exclusivement.

La ventilation des crédits entre les diverses interventions envisagées sera fonction notamment de la conjoncture de la pêche et de l'évolution des prix internationaux.

Votre rapporteur estime qu'il y a lieu de se féliciter de voir ainsi coopérer dans le sens de la modernisation et de l'adaptation aux nouvelles conditions économiques, pouvoirs publics et professionnels intéressés. On ne peut que souhaiter que cette collaboration se poursuive et se développe à l'avenir.

Toutefois, votre rapporteur doit formuler certaines observations, qui portent sur les points suivants :

D'abord, en ce qui concerne les importations de poissons, dont le volume a pratiquement doublé depuis 1959. Les importations de conserves ont également fortement augmenté : 53 p. 100 pour le premier semestre 1963. Il importe que le Gouvernement, tout en poursuivant une politique de libération des échanges, prenne toutes mesures pour que l'industrie française de la pêche ne soit pas exposée sans protection à la concurrence de rivaux étrangers qui n'ont pas les mêmes charges qu'elle. Il en va ainsi spécialement du contingent de sardines marocaines admis en franchise.

L'industrie française de la pêche, jusqu'à très sérieusement protégée par des barrières tarifaires et contingentaires, est, depuis 1959, soumise à une concurrence de plus en plus ouverte, notamment dans le cadre du Marché commun. Cette épreuve est supportée à un moment où l'évolution technique et l'appauvrissement des fonds posent des problèmes de choix très délicats, notamment dans le domaine des investissements. Epaulée par son administration de tutelle la profession a fait face jusqu'ici, sans crises graves, aux menaces venues de l'extérieur. Il faut d'ailleurs reconnaître que les pêches européennes dans leur ensemble, sont aux prises avec des difficultés du même ordre, mais elles bénéficient pour la plupart de subventions et d'aides étatiques importantes.

La division des pêches de la commission européenne, après un travail d'information et de synthèse, a pu au mois de juillet, convoquer la première réunion à Six, pour la mise en place d'une politique commune. Le mécanisme de l'élaboration de la politique commune a donc été mis en route et la commission a manifesté le désir d'agir rapidement. Les services statistiques des Communautés ont commencé d'ailleurs à réaliser un important travail d'harmonisation et de perfectionnement des statistiques intéressant la pêche.

Par ailleurs, le Gouvernement vient de soumettre au comité central des pêches un projet de réglementation du chalutage côtier.

Il est certain que le principe de la représentation actuelle en matière de pêche maritime, à savoir l'interdiction du chalutage dans les eaux territoriales, a subi un si grand nombre de dérogations que la règle de l'interdiction est devenue l'exception. L'I.S.T.P.M. a souvent déploré l'emploi dans les zones littorales d'engins qui, raclant les fonds, risquent d'endommager gravement les frayères naturelles. Au moment où la lutte contre l'appauvrissement des fonds de pêche fait l'objet des préoccupations des instances internationales, on réalise la nécessité d'élaborer une réglementation plus restrictive de ce mode de pêche.

Le département de la marine marchande, dans deux textes actuellement à l'étude, d'une part pour la mer du Nord, la Manche et l'Atlantique et, d'autre part, pour la Méditerranée, prévoit l'interdiction du chalutage côtier, assortie d'une série de dispositions transitoires, qui concilient la nécessité d'une protection plus efficace des fonds de pêche avec les impératifs sociaux et économiques propres à la pêche artisanale. En effet, s'il apparaît nécessaire de prendre des mesures qui, comme l'a dit le secrétaire général de la marine marchande, « garantissent l'avenir » de la pêche française, en protégeant les fonds voisins des côtes, il est non moins indispensable de tenir compte des situations et traditions locales, et de l'appoint plus ou moins important selon les régions que la pêche côtière apporte aux revenus des entreprises de pêche.

La solution envisagée consisterait à interdire tout chalutage dans les eaux territoriales, sous deux réserves :

Pendant un délai de cinq ans, des dérogations pourront être accordées aux navires de moins de 15 tonneaux.

Les inscrits maritimes pratiquant certaines pêches spéciales, ainsi que leurs veuves et leurs orphelins, pourront bénéficier d'autorisations spéciales de pêche. L'exercice du chalutage dans les trois milles constitue l'unique activité de toute une communauté de petits pêcheurs artisans et une mesure aussi radicale qu'une interdiction générale mettrait la plupart de ces professionnels dans l'impossibilité de gagner leur vie.

Aucune décision définitive n'est encore intervenue : votre commission souhaite que le Gouvernement apporte sur ce point toutes les précisions nécessaires au cours du débat budgétaire et que la réglementation éventuelle tienne le compte le plus large des légitimes intérêts de nos populations maritimes qui connaissent déjà une situation économique et sociale difficile.

Au cours de l'hiver 1962-1963, particulièrement rigoureux, les pêches et la conchyliculture françaises ont été sérieusement éprouvées par le gel. Des situations très difficiles en ont résulté pour les petits ostréiculteurs sinistrés. Votre rappor-

teur avait demandé à la tribune de l'Assemblée, le 15 janvier dernier, si le Gouvernement n'envisageait pas de faire jouer en faveur des sinistrés, les secours prévus par le fonds d'aide aux victimes des calamités naturelles créé par la loi du 4 août 1955.

Le ministre des finances avait répondu que, « si la situation se prolongeait, le Gouvernement étudierait avec les représentants des régions intéressées, l'étendue exacte des désastres et les conditions dans lesquelles les textes qui tendent déjà à alléger les conséquences de tels désastres, pourraient s'appliquer à la profession en question ».

Le caractère catastrophique des calamités de l'hiver dernier ne peut guère être contesté : les dommages ont été évalués par le secrétariat général à la marine en ce qui concerne les dégâts subis par la conchyliculture et les pertes pour les pêcheurs à 800 millions de F, dont 280 millions pour la Bretagne.

Des facilités de crédit ont été accordées aux sinistrés pour leur permettre de reconstituer leurs installations. Mais, il est indispensable que des subventions leur soient octroyées au titre de la loi sur les calamités naturelles.

Votre rapporteur souhaite que le Gouvernement précise ses intentions au cours du prochain débat public budgétaire par la voix du ministre des travaux publics et des transports, tuteur naturel des catégories de sinistrés intéressés.

Votre rapporteur ne peut terminer ce chapitre consacré aux problèmes de la pêche sans évoquer la question si souvent soulevée de la refonte du régime fiscal des pêches maritimes.

Nous verrons plus loin dans une brève étude consacrée à l'E.N.I.M., que le Gouvernement envisage de réformer dans son ensemble la fiscalité maritime. Parmi les suppressions de taxes envisagées, figure la taxe sur les carburants, dont la disparition a depuis longtemps été réclamée, notamment par l'industrie de la pêche. Votre rapporteur souhaite vivement que ce projet voie enfin le jour, à la condition que les taxes ou impôts créés en remplacement soient dénués de tout caractère spécifique et ne viennent pas alourdir les conditions d'exploitation des professions maritimes déjà si défavorisées par rapport à leurs concurrents étrangers.

Pour l'instant, il est seulement envisagé de donner le caractère parafiscal aux taxes professionnelles qui ont été créées par l'interprofession pour faciliter les exportations, financer les efforts de propagande ou permettre aux pêcheurs l'achat de certains équipements.

II. — L'armement naval.

La situation de l'armement français n'a guère évolué au cours de l'année 1963. Ce secteur, exposé à tous les aléas d'un marché international soumis à l'unique loi de l'offre et de la demande, reste fragile, bien que sa prospérité soit essentielle à un triple point de vue.

Du point de vue économique : les transports maritimes, sources de devises, sont un élément essentiel de notre balance des comptes. En outre, ils sont, par l'intermédiaire de la construction navale, parmi les plus importants clients de notre sidérurgie, de notre industrie électrique, etc.

Du point de vue social ensuite, qui rejoint le précédent, si l'on songe aux divers secteurs de la population intéressés par les activités maritimes : marins, pêcheurs, personnel des chantiers et des industries travaillant pour la construction navale et la pêche. Toute la vie de nos départements côtiers en particulier en est tributaire.

Du point de vue international enfin. Une flotte de commerce florissante est un élément capital du prestige d'une nation. Il n'est pas de grande nation sans politique maritime.

Aussi, une attention particulière doit-elle être apportée aux problèmes de l'armement par les pouvoirs publics et l'opinion. De son côté, l'armement doit prendre conscience de l'évolution qui s'accomplit : il ne suffit plus d'aménager, il faut conquérir. Seule la recherche de solutions nouvelles et de nouveaux trafics garantiront l'avenir d'une grande entreprise française.

Si l'armement paraît avoir réalisé en 1962 un chiffre d'affaires sensiblement égal à celui de 1961 (3,2 milliards de francs de recettes brutes), il n'est pas certain que l'année 1963 sera à cet égard aussi bonne. Il n'est pas encore possible d'évaluer avec exactitude le chiffre d'affaires au cours de la présente année, mais on peut en noter trois facteurs essentiels : le premier est la part plus importante du pétrole saharien dans l'approvisionnement des raffineries françaises qui entraîne un rapprochement moyen des sources donc un taux unitaire moyen inférieur ; le second, toujours dans le domaine pétrolier, provient du fait que nombre de chartes arrivant à expiration sont renou-

velées à des taux inférieurs en raison de l'état du marché des frets ; le troisième, et non le moindre, est dû à la réduction considérable du trafic maritime franco-algérien.

Après les années d'activité exceptionnelle qu'ont connues les lignes d'Algérie, le trafic a en effet retrouvé son niveau de 1950. Mais la concurrence de l'avion, qui se fait durement sentir, laisse craindre que le nombre des passagers à transporter ne s'amenuise au cours des prochaines années. On peut s'attendre aussi à une diminution du transport marchandises. Seule la flotte pétrolière, dont le trafic est très particulier, donne sans doute lieu à de moindres appréhensions.

L'indice des taux de fret au voyage pour les marchandises sèches s'est abaissé en septembre 1962 jusqu'à 73,7 (Norwegian Shipping News; base 100 juillet-décembre 1947), c'est-à-dire au niveau le plus bas enregistré depuis février 1950.

Le marché du tramping s'est progressivement relevé au cours du premier semestre 1963, pour atteindre l'indice 82,8 en mai. Après un nouveau fléchissement à l'indice 80 en juillet, la situation est quelque peu améliorée en août. Cette évolution doit être imputée d'une part, à l'hiver rigoureux qu'a connu l'hémisphère Nord, entraînant des besoins accrus de charbon, puis la reconstitution des stocks, d'autre part à la médiocrité des récoltes de céréales dans nombre de pays. Compte tenu du nombre de navires désarmés, les récents achats massifs de céréales par la Chine et l'U.R.S.S., ont sur le marché des frets une influence dont il est encore difficile d'apprécier l'ampleur qui n'est vraisemblablement qu'épisodique.

Le marché des frets pétroliers, bien que relativement moins favorable à la fin de l'année 1962, a enregistré au début de 1963, une hausse sensible imputable à la rigueur de l'hiver : en février, l'indice des frets au voyage a atteint 108,6 (base escale = 100) contre 54,7 en moyenne pour l'année 1962. Mais, depuis cette époque, en raison notamment du surplus de tonnage mondial et, du fait que les stocks ont pu être rapidement reconstitués, les frets n'ont pas cessé de baisser. La récente mise en vigueur du plan de stabilisation du tonnage et l'accroissement saisonnier de la demande peuvent faire espérer pour l'hiver un marché un peu plus soutenu.

Dans une telle situation, il convient de se demander si les conséquences de ce mouvement de hausse seront durables.

La hausse des frets repose sur un facteur climatique ou de circonstance qui ne doit pas nécessairement se renouveler pendant l'hiver 1963-1964.

Il existe dans le monde plusieurs millions de tonnes de navires désarmés et la conjoncture risque d'une part d'entraîner de nombreux réarmements et, d'autre part, de freiner la démolition des navires délaissés maintenant en service des unités qui, pour être inadaptées, n'en contribueront pas moins à faire pression sur les frets.

La cause essentielle de la crise de l'armement subsiste en fait toujours : c'est le déséquilibre entre le tonnage offert et le volume des marchandises à transporter.

Par ailleurs, les coûts d'exploitation ont subi une hausse notable du fait de la remise en ordre, des rémunérations du personnel navigant.

C'est à la lumière de ces considérations générales qu'il nous faut examiner les dispositions budgétaires proposées au titre de l'aide à l'armement en 1964.

L'AIDE A L'ARMEMENT

Une somme de 8.586.612 F pour 350 navires allocataires a été mandatée au titre de l'aide générale aux paquebots et cargos pour les quatre premiers mois de 1964.

Pour ce qui est de l'aide complémentaire et spécifique, elle est accordée en fonction des résultats d'exploitation et seulement si ces résultats sont déficitaires. Son montant est en moyenne de la moitié de l'aide générale.

Les critères de l'aide spécifique sont essentiellement l'intérêt qui peut s'attacher du point de vue national au maintien ou au développement de la ligne ou du trafic d'affectation du navire, ainsi que les difficultés particulières que peuvent présenter soit le maintien soit l'implantation nouvelle sur le secteur considéré.

Cette aide est donc une aide *a posteriori* à l'encontre de l'aide à barème, qui est une aide automatique, accordée à raison de tout voyage effectué sur un trafic soumis à concurrence internationale.

En principe, l'aide complémentaire ne devrait être accordée qu'une fois arrêtés les comptes sociaux d'un exercice donné, c'est-à-dire une seule fois au titre d'un exercice ; mais en vue d'aider dans toute la mesure du possible les armateurs, l'administration a jugé utile de faire procéder à deux liquidations au titre de chaque exercice, l'une à la fin du premier semestre, l'autre à la clôture des comptes sociaux.

Les dossiers d'exploitation du premier semestre 1963 devaient être fournis pour le 30 septembre et faire l'objet d'un examen de la part de la commission interministérielle chargée des problèmes de l'armement dans le courant du mois d'octobre.

Au cours de la période du 1^{er} octobre 1961 au 31 décembre 1962, les demandes présentées ont concerné 192 navires ; 77 ont été acceptées.

Une question très controversée concerne l'incidence des charges particulières de la marine de commerce française tant sur le plan social que sur celui de l'aide économique, par rapport aux marines concurrentes, spécialement celles du Marché commun.

Il est extrêmement difficile d'effectuer une comparaison entre les avantages accordés sur le plan social aux équipages dans les différents pays du Marché commun, compte tenu de la très grande diversité des régimes en présence.

Il semble, néanmoins, que la marine de commerce française ait une législation légèrement en avance sur celle de ses principales concurrentes du Marché commun. Si les rémunérations directes (soldes, accessoires et heures supplémentaires) sont dans l'ensemble à peu près équivalentes, il n'en est pas de même des charges sociales qui sont supérieures en France. Seule l'Italie possède un régime social comparable par son coût au régime français. Par ailleurs, les frais de nourriture à bord sont généralement plus élevés en France qu'à l'étranger.

Il résulte de cette situation que le pavillon français est, du point de vue des dépenses d'équipage, légèrement en avance par rapport à ses principaux concurrents du Marché commun, surtout en ce qui concerne les pavillons allemands et hollandais.

Sur le plan des aides accordées par les pays du Marché commun à leur marine marchande, on notera essentiellement :

En Allemagne fédérale, les bonifications d'intérêt, les primes à la démolition et les prêts à la construction, pour un montant global de l'ordre de 80 millions de DM en 1963, soit près de 100 millions de francs ;

En Italie, les subventions aux quatre grandes sociétés assurant des trafics d'intérêt national et aux sociétés assurant la liaison entre le continent et les îles, pour un montant total d'environ 27 milliards de lires en 1963, les prêts à la construction, les bonifications d'intérêt et les primes à la démolition qui représentent ensemble environ 10 milliards de lires par an, soit en tout quelque 290 millions de francs ;

En Belgique, les prêts à la construction.

Dans ces conditions, on ne peut qu'être surpris de la diminution des crédits inscrits au chapitre 45-03 (allocations compensatrices en faveur de l'armement naval) qui subit une amputation de 4 millions surtout si l'on rapproche ce chiffre de l'augmentation, de 4 millions également, de la subvention allouée aux compagnies de navigation.

Il semble en effet illogique de prévoir une augmentation des subventions aux compagnies de navigation d'économie mixte, en fonction d'une aggravation de leur déficit, et de réduire dans le même temps les allocations d'aide aux autres armements en alléguant l'amélioration des frets. Pourquoi faire une situation aussi inégale aux entreprises ?

La modicité des crédits inscrits au chapitre 54-03 ressort de façon frappante si l'on constate que son montant total pour 1963, soit 39 millions, est inférieur au seul accroissement des charges de l'armement résultant de l'accord des salaires conclu en juillet 1962.

Enfin, les chiffres rappelés ci-dessus des attributions d'allocations au titre de l'aide, tant générale que spécifique, montrent que la totalité des crédits ouverts pour 1963 auront été consommés à la fin de l'année. Il serait aventureux de prévoir que la situation de l'armement sera plus favorable l'année prochaine.

En conclusion, votre rapporteur insiste pour que le Gouvernement s'engage, au cours du débat qui va s'instaurer en séance publique, à dégager en cours d'année les crédits qui s'avèreraient nécessaires pour venir en aide à l'armement français. Il souhaite qu'au-delà le Gouvernement fasse connaître au Parlement les moyens budgétaires par lesquels il se proposerait d'y parvenir, si, comme c'est, hélas ! le plus probable, c'était nécessaire.

L'ARMEMENT AU CABOTAGE

La loi de finances pour 1962 avait ouvert, pour l'aide à l'armement au cabotage, un crédit de 2 millions qui avait été renouvelé l'an dernier.

Cette fois, le Gouvernement a inséré dans le projet de budget un article qui proroge pour trois ans l'aide au cabotage, en la maintenant au niveau des années antérieures. L'objet de cet article est de garantir aux armateurs le concours financier de

l'Etat sur une période suffisamment longue pour leur permettre d'établir un plan d'investissements. Il est prévu de supprimer cette aide au 31 décembre 1966.

Votre rapporteur ne peut que se féliciter de voir maintenue une aide dont le principe avait parfois été contesté. Il importe d'intensifier le soutien apporté à la flotte française de cabotage tant national qu'international. Il est navrant de constater la part prédominante prise par les armements étrangers dans ce domaine.

Un effort certain a déjà été accompli, portant sur l'augmentation du tonnage de la flotte spécialisée, ainsi que sur le rajeunissement et la modernisation de la flotte.

Le nombre des navires de cabotage est passé de 38 navires représentant 10.364 tjb au 1^{er} janvier 1966 à 47 navires représentant 16.545 tjb au 1^{er} janvier 1963, soit une augmentation de près de 60 p. 100 qui a porté principalement sur les navires de 400 à 500 tjb, c'est-à-dire, les unités les plus aptes au trafic international. L'âge moyen des navires est passé, pendant la même période, de seize ans à neuf ans.

III. — La construction navale.

Au cours de l'année 1962, les constructions de navires de plus de 3.000 tonneaux effectuées avec le bénéfice de la loi d'aide représentaient au total 370.000 tonneaux de jauge brute compensée (1), dont 183.400 pour compte français, soit 49,8 p. 100, et 186.600 pour compte étranger, soit 50,4 p. 100.

En 1963, 329.600 tjb ont été construits avec le bénéfice de l'aide, dont 156.100 (47,4 p. 100) pour compte français et 173.500 (52,6 p. 100) pour compte étranger. L'objectif de 350.000 tjb n'a pas encore été atteint.

On constate ainsi que la plupart des constructions pour compte étranger s'est accrue d'une année sur l'autre. Il est à noter toutefois qu'aucun navire n'a été construit pour compte d'un pays membre du Marché commun.

Pour 1964 les chiffres du chapitre 63-00 « Aide à la construction navale » font apparaître d'importantes diminutions par rapport à 1963, tant sur les autorisations de programme (— 24.103.000) que sur les crédits de paiement (— 42.961.000).

Les raisons de ces amputations de crédit tiennent aux faits suivants :

En premier lieu les allocations d'aide subissent actuellement chaque année une diminution, en raison d'une part de l'abaissement progressif des droits de douane au sein de l'Europe des Six, ce qui a pour effet de réduire le coût des matériels incorporés dans les navires, d'autre part de l'application d'un plan de réduction progressive de l'aide à la construction navale de manière à aligner progressivement les éléments des prix de revient des chantiers français sur ceux de leurs concurrents étrangers.

Ensuite, la crise mondiale de l'armement maritime et de la construction navale a pour conséquence de limiter le nombre des commandes reçues par les chantiers français. Il est peu probable que les mises en construction de grands navires en 1964 atteignent le chiffre de 350.000 tonneaux de jauge brute compensée qui constituait l'objectif au cours des dernières années ; les crédits ont donc été calculés sur une base légèrement inférieure.

En ce qui concerne les moyens et petits navires la situation économique paraît actuellement satisfaisante. En particulier, les chantiers français ont conclu avec le gouvernement coréen une très importante commande de navires de pêche. Grâce à l'effet de série de ces commandes, un certain allègement a pu être apporté au budget de l'aide.

Enfin, les paiements des allocations d'aide pour la construction du paquebot *France*, importants au cours des dernières années, seront en 1964 beaucoup plus réduits, puisqu'il ne reste plus à verser que les allocations correspondant aux améliorations techniques qui ont été apportées au navire par rapport aux caractéristiques initialement prévues.

Une des raisons de la politique de baisse des allocations pratiquée par le Gouvernement était de faire pression sur les sociétés de construction navale pour qu'elles hâtent la reconversion nécessaire d'une partie de l'activité navale des chantiers. On se rappelle que le IV^e Plan avait fixé comme objectif pour 1965 le retrait de 12.000 salariés de l'activité navale par rapport à l'effectif de référence de 1959.

A ce sujet les résultats de l'année 1963 sont encourageants. A la date du 1^{er} juillet 1963, 6.522 salariés avaient été retirés de l'activité navale. Le pourcentage des réalisations de l'objectif par convection interne était ainsi de 56 p. 100.

(1) 1 tjb de cargos = 1 tonneau de jauge brute compensée = 1 tjb.

1 tjb de pétroliers = 0,73 tjb.

1 tjb de navire à passagers = 1,5 tjb.

Au cours de l'année 1963 plusieurs programmes de conversion ont été présentés par les chantiers, dont les deux tiers avaient été approuvés par les organismes du fonds de développement économique et social.

On peut penser que l'objectif global de réduction fixé dans le IV^e Plan sera atteint compte tenu de départs spontanés, surtout si des dispositions sont prises dans le cadre du fonds national de l'emploi pour faciliter les reconversions.

IV. — Compagnies de navigation.

Au titre de l'« exploitation des services maritimes d'intérêt général », le chapitre 45-01 ouvre cette année 4 millions de crédits supplémentaires.

On sait que ce chapitre reflète en fait l'évolution des subventions à la Compagnie générale transatlantique et aux Messageries maritimes.

Compte tenu des résultats du 1^{er} semestre 1963, les deux compagnies considèrent que, pour cette année, les déficits dépasseront les plafonds de subventions. Les crédits de 1963 devront donc être augmentés par collectif à concurrence du montant total des plafonds et de l'indemnité forfaitaire des lignes de Corse, c'est-à-dire qu'ils devront passer de 98,5 millions à 100,5 millions, suivant le détail ci-dessous :

Compagnie des Messageries maritimes	51 millions.
Compagnie générale transatlantique	43 —
Ligne de Corse	6,5 —
	100,5 millions.

En réalité, le crédit à prendre en considération pour 1963 est donc de 100,5 millions et, de ce fait, l'augmentation de crédit de 1964 par rapport à 1963 ne sera que de 2 millions (102,5 millions au lieu de 100,5 millions). Ces 2 millions représentent le relèvement du plafond de 43 à 45 millions de la Compagnie générale transatlantique, prévu par le dernier avenant.

On constate ainsi que pour les deux compagnies, l'aggravation des déficits va conduire ces dernières à un montant supérieur aux plafonds, alors que, jusqu'à présent, ils lui étaient demeurés inférieurs ce qui entraînait pour les compagnies l'octroi d'une bonification.

On peut se demander les raisons d'une semblable aggravation. Celle-ci tient apparemment aux raisons suivantes :

Des raisons financières d'abord. Le relèvement des charges, en particulier de personnel, a entraîné une augmentation très sensible, qui se répercutera en année pleine sur l'année 1964.

Des raisons commerciales ensuite. Les compagnies ne peuvent répercuter les charges nouvelles sur les tarifs. En effet, pour les passagers, la concurrence est partout sévère avec l'aviation, et les compagnies aériennes préparent une réduction sensible de leurs tarifs. Pour les marchandises, la concurrence, sur le plan international, avec des pavillons dont le coût d'exploitation est moindre que le nôtre, freine la hausse des tarifs de fret qui serait cependant indispensable pour couvrir l'augmentation des charges. Par ailleurs, les trafics sont en régression.

Dans l'ensemble, les résultats des deux compagnies s'annoncent comme devant être, en 1963, moins satisfaisants que l'année dernière et, malgré les efforts des deux compagnies, les baisses constatées dans certains secteurs ne sont pas entièrement compensées par les améliorations obtenues dans d'autres.

Les perspectives ne sont pas meilleures pour 1964. Il est donc vraisemblable que les deux compagnies supporteront l'année prochaine un déficit supérieur à leur plafond de subvention.

Il y a là sans aucun doute une situation dont le caractère préoccupant n'échappe pas à votre rapporteur, mais qui semble, malheureusement, relever de facteurs généraux sur lesquels il n'existe que peu de possibilités d'action.

Il faut souligner que l'accroissement du déficit de la Compagnie générale transatlantique n'est pas imputable au paquebot *France*. En effet, contrairement au pronostic pessimiste qui avait été parfois avancé, le succès remporté par *France*, loin de s'atténuer en 1963 s'est au contraire affirmé. D'après les résultats déjà connus et les engagements enregistrés pour les prochains voyages, on peut estimer à 65.000 environ le nombre de passagers transportés en 1963, égal à celui de 1962. Le coefficient de remplissage du navire était de 84 p. 100 en 1962 ; il dépasse 92 p. 100 en 1963. Les performances techniques restent excellentes.

Au point de vue financier, les résultats permettent cette année encore de couvrir l'intégralité des dépenses d'exploitation et des amortissements du navire, mais la part des charges générales de la compagnie auxquelles les recettes nettes permettent de faire face diminue. Il faut voir dans ce fait une conséquence de la détérioration des conditions dans lesquelles l'armement en général doit exercer ses activités.

En ce qui concerne les Messageries maritimes, l'accroissement de leur subvention s'explique en partie par la prise en charge des trois paquebots desservant l'Amérique du Sud, dont les résultats font apparaître, comme prévu, une aggravation du déficit.

Votre rapporteur veut insister à la fin de ce développement sur le problème des lignes menacées d'abandon. Il lui apparaît que les compagnies de navigation d'économie mixte ont vocation naturelle de les reprendre. Il est souhaitable que ces compagnies, dont le statut est orienté vers l'intérêt général, soient utilisées pour la défense des intérêts locaux et des activités régionales essentielles. A titre d'exemple, votre rapporteur citera les lignes Port-Vendres—Afrique du Nord, qui doit être abandonnée par la compagnie mixte au profit d'un armement étranger, et la ligne Saint-Malo—Southampton sur laquelle pèsent de sérieuses menaces. Avant d'envisager la vente de certains navires, il devrait être procédé à des études pour savoir s'ils ne pourraient être utilisés pour la défense d'intérêts essentiels.

TROISIEME PARTIE

LES ACTIONS SOCIALES

Il n'est aucun des problèmes précédemment évoqués dans le présent rapport qui n'ait, à quelque degré, un aspect social et qui ne doive être résolu dans cette perspective.

Nous traiterons dans cette partie de deux questions plus spécifiquement sociales, quoique d'inégale importance : les sociétés de sauvetage côtier et l'établissement national des invalides de la marine.

1. — Le sauvetage côtier.

Le Gouvernement demande cette année 300.000 F de crédits supplémentaires pour la rénovation du sauvetage côtier, par l'équipement des quartiers et des stations en canots de sauvetage et en appareils de liaison radio, par l'amélioration des réseaux téléphoniques d'alerte dans les stations maritimes. Il est prévu par ailleurs d'augmenter la subvention de l'Etat aux deux sociétés privées de sauvetage.

Il existe actuellement 57 stations principales de sauvetage, dont 51 dépendent de la Société centrale de sauvetage des naufragés (S. C. S. N.) et 6 de la Société des hospitaliers sauveteurs bretons (S. H. S. B.). Ces stations sont équipées de canots de sauvetage traditionnels à moteur pour interventions par mauvais temps dans la zone littorale.

En outre la S. C. S. N. arme 3 stations secondaires et la S. H. S. B. 79. Ces stations sont équipées de matériel léger mais rapide pour interventions par temps maniable à faible distance de la base. Le but principal de ces stations est l'assistance aux bateaux de plaisance.

Plusieurs mesures ont été prises pour assurer la coordination des stations de sauvetage côtier et éviter les doubles emplois.

D'abord, une commission consultative dite « Commission permanente du sauvetage maritime » est chargée de se tenir informée de la situation du réseau des stations côtières de sauvetage, des activités des sociétés de sauvetage et de proposer au ministre chargé de la marine marchande toutes mesures intéressant le sauvetage maritime côtier.

Par ailleurs, les projets d'implantation de stations nouvelles sont soumis par les sociétés de sauvetage à l'approbation du ministre chargé de la marine marchande. Si une station secondaire est jugée nécessaire en complément d'une station principale, elle doit être équipée par la société qui arme déjà la station principale. Une société de sauvetage ne peut armer une station de sauvetage dans un port où existe déjà une station similaire de l'autre société.

Sur le plan local, la coordination des activités des différentes stations est assurée par les administrateurs de l'inscription maritime, chefs de quartier, responsables de la mise en œuvre des moyens de sauvetage en cas de sinistres.

Enfin, indépendamment de ces organismes spécialisés, des groupes de travail ont été constitués au secrétariat général de la marine marchande pour étudier la coordination sur le plan du sauvetage des flottilles des différents ministères (douane, ponts et chaussées...).

Votre rapporteur se félicite de ces efforts mais il semble que dans la pratique, il y ait encore beaucoup à faire pour assurer entre les diverses sociétés de sauvetage une coordination réelle et efficace.

2. — L'E.N.I.M. et les pensions de retraite des marins.

C'est principalement par l'intermédiaire de l'établissement national des invalides de la marine que les pouvoirs publics interviennent dans le domaine social.

Le fait principal concernant le régime des pensions des marins est l'augmentation des pensions les plus faibles. Un vœu émis par la commission de classement du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine, le 12 février 1963 tendait notamment, et dans l'immédiat au relèvement des pensions classées de la 3^e à la 7^e catégorie incluse.

Après étude de ce vœu par une commission interministérielle, le Gouvernement a décidé, aux termes d'un décret du 17 septembre 1963, de majorer de 5 p. 100 à compter du 1^{er} septembre dernier, les salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions des sept premières catégories, qui avaient été fixés précédemment par le décret du 31 octobre 1962.

L'application de ce dernier décret entraîne une majoration de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'E. N. I. M. La subvention passe de 239.495.000 F à 262.472.662 F, soit une augmentation de 22.977.662 F.

Votre rapporteur déplore que la notion de salaire forfaitaire soit de plus en plus éloignée de la réalité, en raison des accessoires qui sont de plus en plus adjoints au salaire de base, et qui, non intégrés, n'entrent pas en ligne de compte pour la détermination des pensions.

Il lui paraît légitime que le régime des pensions maritimes ait une base correspondant mieux aux réalités économiques et souhaite qu'à l'occasion du débat budgétaire le Gouvernement définisse sa position à ce sujet.

La modernisation de l'E. N. I. M., commencée en 1962, s'est poursuivie tant à la caisse générale de prévoyance qu'à la caisse de retraites.

Grâce aux progrès de sa mécanisation, le centre de liquidation des prestations C. G. P. liquide à l'heure actuelle une moyenne journalière de 2.100 feuilles de maladie.

Les différents services qui s'occupaient de la concession des pensions sur la caisse générale de prévoyance et sur la caisse de retraites des marins ont été fusionnés au début de 1963 et les personnels regroupés en un centre unique.

En exécution d'un référé de la Cour des comptes, un centre de paiement mécanographique des pensions sur la caisse de retraites des marins et des pensions sur la caisse générale de prévoyance est actuellement mis en place.

Les opérations préalables au paiement des pensions ont été centralisées. L'établissement national des invalides de la marine a été doté d'un atelier mécanographique de type classique. La création de ce centre entraîne une transformation profonde de l'organisation des méthodes comptables, évolution qui s'accomplit progressivement.

Depuis plusieurs années, le Parlement s'est préoccupé de l'équilibre financier de l'E. N. I. M. et a invité à plusieurs reprises le Gouvernement à déposer un projet de réorganisation. Personne ne peut à cet égard nourrir d'illusions : les réformes de réorganisation administrative de l'établissement ne remédieront pas à elles seules au déséquilibre financier ; celui-ci résulte à la fois des charges incompressibles qui pèsent sur l'E. N. I. M. et de l'insuffisance des ressources qui lui sont affectées.

En ce qui concerne les charges, votre rapporteur insiste sur le fait qu'une partie, dont la ventilation n'a jamais été faite, résulte de dispositions générales qui ne tiennent en rien au régime spécial de retraites des marins. Il en est ainsi notamment pour la prise en charge par l'E. N. I. M. de bonifications pour services militaires attribuées au personnel navigant, ou des annuités de la pêche artisanale. Il semblerait légitime que la partie correspondant à ces charges soit dissociée de la subvention et apparaisse comme une contribution consécutive aux dispositions légales ou réglementaires s'imposant à l'établissement.

Pour les ressources, le Gouvernement annonce le prochain dépôt d'un projet de loi visant à simplifier la fiscalité maritime, dont une partie intéresse le financement de l'E. N. I. M. Il s'agit d'une réforme complexe dont les détails ne sont pas encore arrêtés. Il semble que l'on s'oriente vers le remplacement des onze droits et taxes existants par un très petit nombre de droits seulement.

En outre, parmi les taxes et droits qui seraient supprimés figurent notamment le droit de timbre sur les connaissements et la taxe supplémentaire sur les produits pétroliers dont la disparition serait vivement appréciée par l'ensemble des armateurs au commerce et à la pêche.

Votre commission a par ailleurs décidé, en supprimant l'article 13 du présent projet de loi de finances, d'abroger la majoration du droit de timbre sur les connaissements que le Gouvernement proposait de proroger en 1964.

Cette décision a été motivée par le caractère économiquement nocif, souvent démontré, du droit de timbre. Votre rapporteur espère, pour les mêmes raisons, que la fiscalité envisagée, à caractère général et non spécifique, ne viendra pas ajouter un nouveau poids aux charges des professions maritimes, déjà lourdement handicapées par rapport à leurs concurrents étrangers.

Il serait heureux de connaître avec précision les intentions du Gouvernement sur ce point.

CONCLUSION

Si l'on envisage dans son ensemble la situation présente de la marine marchande, on constate que celle-ci se trouve du fait de l'évolution politique, économique et technique, dans une période de transition. Les bouleversements qui ont affecté la structure des zones traditionnelles d'influence française : Extrême-Orient, Afrique noire, Afrique du Nord, l'organisation d'un Marché commun entre nations européennes, ne pouvaient pas ne pas entraîner de sérieuses répercussions sur nos activités maritimes. Il est encore trop tôt pour dresser un bilan d'ensemble, mais il est hors de doute qu'en définitive le champ d'action de notre flotte est en pleine transformation. Cela résultera aussi de l'évolution des techniques ; d'où la nécessité pour notre marine de sortir de son cadre et, faisant preuve d'un esprit d'entreprise renouvelé, de conquérir de nouveaux débouchés.

Un effort particulier doit être accompli sur le plan européen : il ne serait pas admissible que les activités maritimes ne soient pas associées au développement du Marché commun.

Ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est la liaison étroite qui existe entre les activités maritimes et l'économie générale du pays. Notre pays doit plus que jamais se montrer attentif à cet aspect du problème et orienter, en conséquence, son action pour les années à venir. Il doit aussi se montrer particulièrement vigilant sur les répercussions sociales de sa politique maritime.

Dans ce contexte, nous devons constater que le budget qui nous est présenté ne compromet rien : c'est un budget d'attente et de transition. Mais il est absolument nécessaire que pour l'avenir le Gouvernement marque mieux sa pensée et son action.

Discussion en commission.

Votre commission des finances, de l'économie générale et du plan a procédé le 10 octobre 1963, à l'examen des crédits du secrétariat général à la marine marchande.

Le président J.-P. Palewski a marqué son souci de voir le Gouvernement et les armateurs s'adapter à l'évolution nouvelle des trafics maritimes et, par la recherche d'activités nouvelles, prendre les mesures nécessaires pour maintenir partout où c'est possible la présence du pavillon français.

M. Max Lejeune a demandé que les pouvoirs publics interviennent pour empêcher la vente à l'étranger de navires qui viennent ensuite concurrencer les nôtres. Il a souligné l'insuffisance des sociétés de sauvetage sur certaines portions de la côte française, la situation difficile de la pêche et souhaité une aide accrue en faveur du cabotage.

M. Denvers s'est inquiété du retard apporté à la construction des écoles d'apprentissage, de la taxation des prix de certaines catégories de poissons et de la dévalorisation incessante des pensions de marins, insistant particulièrement sur la situation des veuves. Il a demandé l'extension des allocations d'aide à l'armement à la petite pêche et déploré que les recherches de l'I. S. T. P. M. ne revêtent pas un aspect plus pratique.

M. de Tinguy s'est fait l'écho des inquiétudes soulevées par le projet de réglementation du chalutage côtier. Il a regretté que des crédits n'aient pas été dégagés pour l'école d'apprentissage des Sables-d'Olonne.

Le président et M. Spénale se sont préoccupés de l'extension de la pêche à la langouste et de sa commercialisation dans le cadre européen. M. Spénale a, en outre, évoqué le problème de nos relations commerciales avec le Maroc.

M. Alduy a traité des coopératives de pêcheurs et de la suppression de la ligne de navigation Port-Vendres—Oran, et M. Ruais du projet de réforme des ports.

MM. Taittinger et Tony Larue se sont inquiétés des modalités de reconversion des chantiers navals.

Enfin, M. de Tinguy a présenté un amendement tendant à supprimer les crédits prévus en faveur de l'I. S. T. P. M., afin de marquer son opposition à l'emploi actuellement fait de ces crédits, les études étant trop exclusivement orientées vers la recherche pure au détriment des applications pratiques, et pour souligner l'insuffisance des rémunérations offertes aux chercheurs et conseillers techniques. La commission a suivi M. de Tinguy et voté cet amendement.

En conclusion, votre commission des finances, faisant siennes les conclusions et les observations de votre rapporteur, vous demande d'adopter le budget du secrétariat général à la marine marchande, modifié par l'amendement dont il vient d'être question.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1964 publiés en annexe au compte rendu intégral,
en application d'une décision prise par le Bureau le 22 octobre 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 553

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1964 (n° 549), par M. Bayle, député.

TOME II

XVI. — MARINE MARCHANDE

A. — Le budget de la marine marchande.

Le budget de la marine marchande se montera en 1964 pour les dépenses ordinaires à 422.436.783 francs contre 456.510.514 francs en 1963, soit une augmentation de 34 millions 073.731 francs et pour les dépenses en capital à 231 millions 260.000 francs contre 312.210.000 francs en autorisations de programme et à 255.782.000 francs contre 312.943.000 francs en crédits de paiement, soit une diminution, respectivement, de 80.950.000 francs et de 41.631.000 francs.

I. — DÉPENSES ORDINAIRES

1° Titre III: Moyens des services.

Les principales mesures retracées dans les deux documents budgétaires le « bleu » et le « jaune » et leur ventilation par service font l'objet des deux tableaux ci-après.

TABLEAU I

DESIGNATION	TOTAL
<i>Mesures acquises.</i>	
Diverses augmentations des traitements et indemnités	+ 3.772.063
Suppression de crédits non renouvelables.....	— 88.500
Total des mesures acquises.....	+ 3.683.563
<i>Mesures nouvelles.</i>	
Mesures liées à une modification de l'activité ou de l'organisation des services:	
Administration centrale.....	+ 343.250
Inscription maritime.....	+ 430.026
Enseignement maritime.....	+ 302.810
I. S. T. P. M.....	+ 504.430
Mesures intéressant le personnel (cantines et colonies de vacances)	+ 18.570
Ajustement aux besoins:	
Administration centrale.....	+ 95.000
Inscription maritime.....	+ 170.000
Enseignement maritime.....	+ 38.300
I. S. T. P. M.....	+ 35.570
Total des mesures nouvelles.....	+ 1.935.965
Total	+ 5.619.533

TABLEAU II

DESIGNATION	ADMINISTRATION centrale.	INSCRIPTION maritime.	ENSEIGNEMENT maritime.	INSTITUT scientifique et technique des pêches maritimes.	TOTAL
Personnel:					
1963	4.680.027	17.909.093	4.109.016	»	26.698.735
1964	6.645.959	19.491.214	4.593.863	»	30.731.036
Différence	+ 1.965.932	+ 1.582.121	+ 484.847	»	+ 4.032.901
Matériel et entretien:					
1963	1.216.532	3.595.344	1.347.733	»	5.859.609
1964	1.335.632	3.892.354	1.097.733	»	6.325.719
Différence	+ 119.100	+ 297.010	+ 50.000	»	+ 466.110
Subvention de fonctionnement et divers:					
1963	539.760	30.600	405.500	3.859.532	4.335.392
1964	869.760	30.600	435.500	4.620.655	5.956.515
Différence	+ 330.000	»	+ 30.000	+ 761.123	+ 1.121.123
Total:					
1963	6.436.919	21.535.037	5.562.249	3.859.532	37.393.737
1964	8.851.351	23.414.168	6.127.096	4.620.655	43.013.270
Différence	+ 2.414.432	+ 1.879.131	+ 564.847	+ 761.123	+ 5.619.533

Votre rapporteur ne commentera pas chacun des postes en augmentation dans ce titre III puisque aussi bien le « bleu » de la loi de finances donne bon nombre d'explications et que d'autre part notre collègue M. Bordes, rapporteur de la commission des finances, s'est attaché à les justifier.

Il voudrait souligner néanmoins l'effort important accompli en faveur de l'enseignement maritime (+ 341.110 francs en mesures nouvelles sur un total de 5.562.249 pour 1963) et surtout en faveur de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (I. S. T. P. M.) : sur ce dernier point la subvention de fonctionnement, prévue au chapitre 36-01 passe de 3.859.532 à 4.620.655 francs, soit une augmentation de 761.123 francs dont la plus grande partie (540.000) en mesures nouvelles, permettant la création de 30 emplois nouveaux et la mise en service en 1964 d'un navire de recherche supplémentaire.

Votre rapporteur reviendra d'ailleurs sur ce problème dans la deuxième partie de cet avis puisque aussi bien la pêche paraît une des préoccupations majeures du présent budget.

Titre IV. — Interventions publiques.

Le tableau ci-après fait ressortir la variation des principaux chapitres relatant l'action économique ou sociale de l'Etat :

Titre IV.

DESIGNATION	1963	1964	DIFFERENCE
<i>Mesures acquises.</i>			
Non-reconduction de l'aide au cabotage.....	2.000.000	—	— 2.000.000
<i>Mesures nouvelles.</i>			
Prorogation de l'aide au cabotage	—	2.000.000	+ 2.000.000
Aide en faveur de la pêche. Services maritimes d'intérêt général.....	611.000	5.611.000	+ 5.000.000
Allocations compensatrices armement.....	98.500.000	102.500.000	+ 4.000.000
Allocations d'intérêt crédit maritime.....	39.000.000	35.000.000	— 4.000.000
Rénovation sauvetage côtier.....	78.000	75.000	— 3.000
Apprentissage maritime.....	140.607	255.607	+ 115.000
Bourses et prêts d'honneur.....	4.168.807	4.290.313	+ 121.506
Promotion sociale.....	331.126	355.126	+ 24.000
E. N. I. M. ajustement aux besoins.....	561.506	783.506	+ 221.000
Total du titre IV...	239.495.000	262.472.662	+ 22.977.662
	385.013.016	413.497.244	+ 28.484.198

Dans l'ensemble de ce titre, seuls deux chapitres restent au même chiffre que l'an dernier : celui dénommé « Etudes-Propagande-Récompenses » et celui prévoyant des subventions aux écoles de pêche et de commerce. Tous les autres chapitres sont en augmentation à l'exception de l'aide à l'armement (— 4 millions). Une telle diminution est justifiée, selon le « bleu » de la loi de finances, par le fait qu'une amélioration du marché des frets internationaux a pu être constatée au cours de l'année 1963 et que la dotation 1963 devrait permettre de couvrir une part importante du déficit d'exploitation, même en retenant des amortissements accélérés. On peut néanmoins douter de l'opportunité d'une telle mesure quand on connaît d'une part les avantages directs ou indirects accordés par les Etats étrangers à leur armement national et d'autre part l'extrême tension subsistant sur le marché des frets et la précarité de l'actuel mouvement de hausse du cours mondial.

La plus grosse augmentation porte sur le chapitre 44-01 (+ 5 millions) concernant les subventions aux pêches maritimes sous l'angle de l'organisation économique des marchés. Cette dotation supplémentaire a pour but d'encourager la profession dans ses efforts d'organiser les marchés, problème que nous reverrons — comme le précédent d'ailleurs — dans la deuxième partie de cet avis.

Une autre majoration importante porte sur les services maritimes d'intérêt général qui voient leur subvention d'équilibre augmenter de 4 millions, passant ainsi de 98,5 à 102,5 millions.

En effet, aux termes des conventions conclues le 23 décembre 1948 entre l'Etat et les deux compagnies d'économie mixte, la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, ces sociétés sont chargées de l'exploitation de certaines lignes d'intérêt général et reçoivent de l'Etat une subvention calculée annuellement à l'intérieur d'un montant maximal fixé pour plusieurs années par avenants aux conventions. En outre une contribution forfaitaire est versée à la Compagnie générale transatlantique pour l'exploitation des lignes de Corse.

En ce qui concerne 1964 :

a) Pour les lignes d'intérêt général, le plafond des subventions est de :

Compagnie générale transatlantique.....	45.000.000
Compagnie des Messageries maritimes.....	51.000.000

b) Pour les lignes de Corse, la contribution forfaitaire convenue est de..... 6.500.000

102.500.000

En fait, la majoration ne sera que de 2 millions car un prochain collectif augmentera la dotation de 1963 pour la porter à 100,5 millions, en raison du déficit que laissent supposer les résultats du premier semestre 1963.

L'aggravation du déficit 1963 tient non seulement à des raisons financières (charge salariale notamment) et commerciale (concurrence avion-marin pour les passagers et concurrence entre pavillons pour le transport de marchandises) mais aussi à une régression de trafic dans certains secteurs, non compensées par les améliorations recherchées et obtenues sur d'autres lignes.

En outre le plafond de subvention se trouve augmenté en 1964 de 2 millions par le dernier avenant à la convention entre la Transat et l'Etat, pour tenir compte de la diminution des recettes du « France » qui ne pourront se maintenir au niveau exceptionnel que connaissent toujours les navires de ce genre à leur entrée en service. Les résultats des sept premiers mois de 1963, comparés à l'ensemble de l'année 1962, le montrent à l'évidence.

DESIGNATION	1962	1963 (Sept premiers mois.)
	(En millions de francs.)	
Dépenses totales	122,6	70,7
Recettes	113	61,2
Déficit	9	9,5

Il faudrait pour infirmer ce pronostic que l'été et l'automne soient susceptibles de renverser complètement la tendance : malheureusement, votre rapporteur ne dispose, à cet égard, d'aucune indication chiffrée.

Parmi les autres augmentations de dotations, il faut particulièrement signaler les points ci-après :

Promotion sociale des gens de mer : + 219.000 francs.

L'augmentation du nombre de marins admis à suivre les cours de formation professionnelle, organisés dans le cadre de la promotion sociale, rend nécessaire un ajustement du crédit destiné au paiement des indemnités attribuées aux professionnels suivant les cours.

Rappelons à ce sujet qu'en 1962-1963, 112 indemnités ont été versées au personnel « Pont » et 196 au personnel « Machine ».

Apprentissage maritime : + 121.536 francs.

Il ne s'agit là que d'un ajustement aux besoins compte tenu de l'augmentation des dépenses de fonctionnement de l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime résultant de l'augmentation des traitements et salaires et de celle des charges sociales.

Rénovation du sauvetage côtier : + 115.000 francs.

La nécessité d'assurer une protection accrue des pêcheurs et la multiplication des bateaux de plaisance rendaient indispensables une modernisation et un développement des moyens du sauvetage côtier.

Déjà dans le titre III, une augmentation de 185.000 francs a été prévue pour l'équipement des quartiers et des stations en canots de sauvetage et en appareils de liaison radio et pour l'amélioration

des réseaux téléphoniques d'alerte dans les stations maritimes. Ce développement des moyens d'intervention va amener une sensible augmentation de dépenses de fonctionnement des sociétés de sauvetage et rend indispensable un relèvement de la subvention que leur verse — fort légitimement — l'Etat.

E. N. I. M. : + 29.977.662 francs.

Cet ajustement aux besoins de l'établissement national des invalides n'appelle pas de commentaires particuliers de votre commission : il résulte de l'application du décret du 31 octobre 1962 majorant de 10 p. 100 le salaire forfaitaire des marins, servant de base au calcul des pensions des marins du commerce et de la pêche et du décret portant relèvement de 5 p. 100 des salaires forfaitaires des sept premières catégories de marins à compter du 1^{er} septembre 1963.

II. — DÉPENSES EN CAPITAL

Les autorisations de programme et les crédits de paiement sont en diminution, respectivement de 80,9 millions et de 41,6 millions ainsi que le fait apparaître le tableau de la page suivante.

La première raison de cette diminution réside dans la diminution de l'aide à la construction navale : moins 84,1 millions en autorisations de programme et moins 42,9 millions en crédits de paiement, descendant ainsi à un chiffre inférieur en valeur absolue — et plus encore en valeur relative, compte tenu de la

hausse du coût de construction — à celui de 1959, après une importante augmentation en 1962 due à la construction du « France ».

ANNEES	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
1959	282	235
1960	282	235
1961	255	282
1962	302,5	317,3
1963	296,6	298,8
1964	212,5	244,8

Cette diminution de crédits tient à plusieurs causes que le ministère des finances analyse comme suit :

1^{re} Les allocations d'aide subissent actuellement chaque année une diminution en raison d'une part de l'abaissement progressif des droits de douane au sein de l'Europe des Six, ce qui a pour effet de réduire le coût des matériels incorporés dans les navires, d'autre part de l'application d'un plan de réduction progressive de l'aide à la construction navale de manière à aligner progressivement les éléments des prix de revient des chantiers français sur ceux de leurs concurrents étrangers.

Titres V et VI.

NATURE	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS de paiement	CREDITS DE PAIEMENT 1964				
	1963.	1964.	Différence.		Services votés.		Mesures nouvelles 1964.	Total 1964.	Différence 1963-1964.
					d'après l'échéancier de 1963.	accordés pour 1964.			
Propulsion nucléaire.....	"	"	+ "	"	"	"	"	"	"
Enseignement maritime.....	6.000	7.150	+ 1.150	5.000	7.150	1.500	1.550	2.850	- 2.150
Inscription maritime.....	5.197	5.100	- 97	4.400	5.027	920	4.080	2.600	- 2.400
Aide à la construction.....	296.613	212.510	+ 84.103	298.843	174.500	126.592	118.290	244.882	- 42.961
Industrie des pêches.....	3.000	4.000	+ 1.000	3.000	"	"	4.000	4.000	+ 1.000
Sociétés de sauvetage.....	1.400	2.350	+ 950	1.700	"	"	1.880	1.880	+ 180
Formation professionnelle...	"	150.	+ 150	"	"	"	150	150	+ 150
Totaux	312.210	231.260	- 80.950	312.943	185.677	128.812	126.950	255.762	- 41.631
					(soit - 57.865).				

Si une politique commune en matière de construction navale était mise en application par la commission de la Communauté économique européenne, comme le demande le Gouvernement français, il va de soi que le régime ultérieur de l'aide serait à nouveau modifié de ce fait.

2^o La crise mondiale de l'armement maritime et de la construction navale a pour conséquence de limiter le nombre des commandes reçues par les chantiers français. Il est peu probable que les mises en construction de grands navires en 1964 atteignent le chiffre de 350.000 tonnes de jauge brute compensée qui constituait l'objectif au cours des dernières années ; les crédits ont donc été calculés sur une base légèrement inférieure.

3^o En ce qui concerne les moyens et petits navires la situation économique paraît actuellement satisfaisante. En particulier, les chantiers français ont conclu avec le Gouvernement coréen une très importante commande de navires de pêche. Grâce à l'effet de série de ces commandes, un certain allègement a pu être apporté au budget de l'aide.

4^o Les paiements des allocations d'aide pour la construction du paquebot « France », importants au cours des dernières années, seront en 1964 beaucoup plus réduits, puisqu'il ne reste plus à verser que les allocations correspondant aux améliorations techniques qui ont été apportées au navire par rapport aux caractéristiques initialement prévues.

Par ailleurs, une comparaison des différents documents budgétaires fait apparaître pour les crédits de paiement un très sensible écart entre l'échéancier 1964 prévu l'an dernier et les services votés du projet de loi de finances, pour trois chapitres importants. C'est ainsi que pour l'enseignement maritime le projet de loi de finances pour 1963 prévoyait (Annexe II — Marine marchande, p. 71) que l'année 1964 devrait inscrire à son budget 3,15 millions au titre des autorisations de programme antérieures et 4 millions au titre des nouvelles autorisations accordées en 1963, soit un total de 7,15 millions, dotation qui aurait dû normalement se retrouver dans le projet de loi de

cette année en « Services votés ». Or à ce titre, le chapitre n'est doté que de 1,3 million, soit une diminution de 5,85 millions (— 81,8 p. 100).

La différence est en proportion à peu près semblable (de 5.027.000 à 920.000 francs soit — 81,7 p. 100) pour l'équipement des services de l'inscription maritime, et bien moindre — quoique portant sur des chiffres absolus plus importants — pour l'aide à la construction navale (126,6 contre 174,5 soit moins 27 p. 100).

Ces divers crédits de paiement de services votés sont ainsi reportés sur l'exercice prochain et cette décision paraît être la conséquence d'un retard important dans l'exécution des travaux : si un tel retard ne présente pas d'inconvénients trop considérables en matière d'aide à la construction ou d'équipement de l'inscription maritime, il est particulièrement regrettable pour l'équipement des établissements d'enseignement maritime, et ce malgré la « mise en chantier » de nouveaux programmes qui passeront en 1964 à 7,15 millions contre 6 millions en 1963.

Votre rapporteur se doit de signaler enfin l'importante augmentation des dotations concernant les sociétés de sauvetage (+ 67 p. 100 en autorisations de programme) et l'industrie des pêches (+ 30 p. 100 en autorisations de programme et en crédits de paiement), majorations qui confirment la politique du Gouvernement en la matière, politique déjà évoquée à l'occasion de l'étude des dépenses ordinaires. Votre commission ne peut qu'en prendre acte et approuver semblables mesures.

B. — La situation économique de la marine marchande.

Sans vouloir reprendre les développements présentés dans l'avis sur le budget 1963 sur ce même sujet, votre rapporteur voudrait procéder à un bref examen des problèmes de notre marine marchande et tenta d'approfondir un aspect économique important du secteur de la pêche : l'organisation du marché et la distribution du poisson.

1^e La crise maritime.

La crise maritime mondiale est toujours aussi profonde et les observations faites l'an dernier à ce sujet gardent toute leur valeur.

a) La construction navale :

Certes le total de la flotte active n'a que très faiblement augmenté (moins de 2 p. 100) en 1962 — du fait d'un nombre important de désarmements (4,6 millions de tonneaux contre 2,2 en 1961) — mais l'âge moyen de la flotte mondiale a continué à s'abaisser, les navires de 15 ans représentant 62 p. 100 du total et ceux de moins de 10 ans atteignant pour la première fois 50 p. 100.

Les carnets de commandes des chantiers navals — après avoir subi une chute de 50 p. 100 depuis 1957 — avaient marqué une légère reprise au début de 1962 mais au début de 1963 on a assisté à une brusque et nouvelle chute de 11 p. 100 : tous les chantiers européens sont en « perte de vitesse » à l'exception de la Suède et de la Norvège et l'augmentation régulière des commandes reçues par les chantiers anglais reste insuffisante pour éviter une baisse d'activité. Seule la construction japonaise — favorisée par le bas prix de l'acier et des salaires et aidée par le Gouvernement nippon — marque une progression considérable, puisqu'en un seul trimestre de 1963 elle a reçu en commande la totalité de l'objectif d'exportation prévu pour l'année entière par le plan nippon.

Lorsque nous examinons la situation du carnet de commandes global du chantier français, nous constatons pour 1962 — dernière année complète connue — une chute massive particulièrement inquiétante. Le caractère alarmant de la situation apparaît nettement d'ans le tableau ci-après :

Commandes reçues pendant l'année.

COMMANDES REÇUES	1960	1961	1962
Pour comptes français.....	122.000	211.000	61.000
Pour comptes étrangers.....	311.000	430.000	63.000
Totaux	466.000	641.000	124.000

Les chantiers navals font d'ailleurs de très gros efforts pour concentrer leurs activités sur les secteurs les plus favorisés et pour convertir leur production. Rappelons à cet égard que le IV^e Plan avait fixé comme objectif, pour 1963, le retrait de 12.000 salariés de la construction navale par rapport à l'effectif de référence de 1959.

Selon le Gouvernement, les résultats de l'année 1963 seraient sur ce point très encourageants.

A la date du 1^{er} juillet 1963, 6.522 salariés avaient été retirés de l'activité navale (objectif réalisé à 54 p. 100). Ils se répartissaient en : conversion interne, 3.644, et diminution des effectifs, 2.878 (départs en retraite non remplacés, départs volontaires, etc.).

Au cours de l'année 1963, plusieurs programmes de conversion ont été présentés par les chantiers. A la date du 1^{er} juillet, ceux qui avaient déjà été approuvés par les organismes compétents du Fonds de développement économique et social concernaient la conversion interne de 2.843 salariés supplémentaires et ceux qui restaient à approuver représentaient environ 1.500 personnes.

L'objectif global de réduction fixé dans le IV^e Plan pourra être atteint compte tenu des départs spontanés, surtout si des dispositions sont prises dans le cadre du Fonds national de l'emploi pour faciliter ces départs. Il n'est pas douteux que le V^e Plan devra définir un nouvel objectif de conversion permettant aux chantiers subsistants de devenir pleinement compétitifs.

b) L'armement naval :

Tout comme pour la construction navale, la concurrence entre armateurs est toujours aussi vive. L'année 1962 a été inquiétante par sa physionomie commerciale comme par les menaces qui pèsent de tous côtés sur les grandes flottes mondiales. En outre, l'année 1962 a été marquée par deux événements importants : l'accentuation de la désorganisation des « conférences maritimes » par les « outsiders » et la menace représentée par la « loi Bonner » américaine.

Pendant que les armateurs de tous les pays maritimes luttent ainsi contre une concurrence de plus en plus âpre, un problème capital s'est trouvé posé dans des conditions particulièrement fâcheuses : nous voulons parler du problème des conférences maritimes.

Celles-ci assurent depuis près de cent ans, on le sait, entre les lignes régulières, une organisation professionnelle qui garantit la régularité des services et des prix dans l'intérêt commun des armateurs et des chargeurs.

Sans doute, malgré les avantages donnés à leurs clients par les armateurs membres des conférences en contrepartie de leur fidélité, les conférences, depuis qu'elles existent, ont-elles toujours été concurrencées par des armateurs « hors conférence », ceux qu'on appelle les « outsiders ». Il est un fait que, dans les périodes de frets bas, où chacun cherche à utiliser ses navires à tout prix, les lignes groupées en conférence ont été plus sérieusement attaquées par les outsiders, au point que certaines conférences, sous l'action indépendante mais convergente de ces outsiders et des tramps spécialisés, sont présentement désorganisées.

Mais il y a là assurément un épisode moins redoutable que la menace qui pèse actuellement sur les conférences à la suite de l'entrée en vigueur, aux Etats-Unis, de la Public Law n° 87-346, dite « loi Bonner ». Cette loi octroie au Gouvernement américain le droit de réglementer étroitement les frets et de contrôler les documents commerciaux — même ceux qui sont situés en dehors du territoire des Etats-Unis. Elle est applicable non seulement aux armateurs des Etats-Unis, mais également à toutes les lignes étrangères qui touchent les ports américains.

On peut certes être surpris qu'une telle politique autoritaire ait été inaugurée dans un pays qui reste, par ailleurs, le « champion de la libre entreprise » et les divers Gouvernements des pays maritimes traditionnels, dont la France, ont entamé avec les Etats-Unis une difficile négociation pour obtenir au moins l'aménagement de cette législation.

Dans cette perspective, les Gouvernements de dix pays européens ont demandé à leurs armateurs nationaux d'introduire dans les règlements des conférences dont ils font partie, des clauses de nature à répondre à certaines critiques qui leur sont adressées, notamment par les Etats-Unis.

Sur ces deux points, les conversations se poursuivent mais malgré cela — et malgré les protestations — la loi « Bonner » est entrée en application.

Les taux de fret se ressentent bien évidemment de cette crise maritime mondiale et l'année 1962 a connu une nouvelle baisse des frets. L'indice de la Chamber of Shipping pour les affrètements à temps ainsi que celui des affrètements au voyage ont été, tous deux, en moyenne, en 1962 de 89,1 alors qu'ils avaient été respectivement de 111,6 et 106,8 en 1961 et de 100 en 1960. Certains frets classiques ont atteint leur record de baisse se situant parfois au-dessous des taux de 1948.

Les lignes régulières ont suivi la tendance du marché des affrètements, avec leurs caractéristiques propres.

Après un deuxième semestre particulièrement défavorable en 1962 au cours duquel l'indice du « taux de fret au voyage du Norwegian Shipping News, pour les marchandises sèches, s'est abaissé jusqu'à 73,7 en septembre (base juillet-décembre 1947 = 100) c'est-à-dire au niveau le plus bas enregistré depuis février 1950, le marché du tramping s'est progressivement relevé au cours du premier semestre 1963 pour atteindre l'indice 82,8 en mai. Après un nouveau fléchissement à l'indice 80 en juillet, la situation s'est quelque peu améliorée en août, mais l'indice de ce mois n'est pas encore connu. Cette évolution doit être imputée d'une part à l'hiver rigoureux qu'a connu l'hémisphère nord (besoins accrus de charbon puis reconstitution des stocks) d'autre part à la médiocrité des récoltes de céréales dans nombre de pays. Compte tenu du nombre de navires désarmés, les récents achats massifs de céréales par la Chine et l'U. R. S. S. ont sur le marché des frets une influence dont il est encore difficile d'apprécier l'ampleur et la durée.

D'autant plus que la moindre hausse du taux de fret déclenche le processus des réarmements : c'est ainsi qu'en l'espace de quatre mois, d'avril à juillet 1963, le tonnage mondial désarmé a diminué de 1,5 millions de tonnes de poids en lourd et on a pu constater à certains moments une insuffisance de bassins de radoub en Méditerranée, encombrés par la procédure de réarmement. D'ailleurs les réarmements un peu désordonnés ne sont pas étrangers à la baisse constatée du taux de fret en juin et juillet.

Les marchés des frets pétroliers, bien que relativement moins favorables à la fin de l'année 1962, a enregistré au début de 1963 une hausse sensible imputable à la rigueur de l'hiver : en février l'indice des frets au voyage a atteint 108,6 (base Scale = 100) contre 54,7 en moyenne pour l'année 1962. Mais depuis cette époque, en raison notamment du surplus du tonnage mondial et du fait que les stocks ont pu être rapidement reconstitués, les frets n'ont pas cessé de baisser. La récente mise en vigueur du plan de stabilisation du tonnage et l'accroissement saisonnier de la demande peuvent faire espérer pour l'hiver un marché un peu plus soutenu.

Si le chiffre d'affaires de l'armement français paraît avoir été en 1962 sensiblement égal à celui de 1961 (3,2 milliards de francs de recettes brutes), il n'est pas certain que l'année 1963 sera à cet égard aussi bonne. Il n'est pas possible de savoir qu'elle sera la diminution du chiffre d'affaires au cours de la présente année, mais on peut en noter les trois causes essentielles : la première est la part plus importante du pétrole saharien dans l'approvisionnement des raffineries françaises qui entraîne un rapprochement moyen des sources, donc un taux unitaire moyen inférieur ; la seconde, toujours dans le domaine pétrolier provient du fait que nombre de chartes arrivant à expiration sont renouvelées à des taux inférieurs (et souvent de très loin) en raison de l'état du marché des frets ; la troisième, et non la moindre, est due à la réduction considérable du trafic maritime France-Afrique du Nord et particulièrement France-Algérie qui entraîne le désarmement de nombreux navires.

A cela il faut bien entendu ajouter la diminution de la part prise par le pavillon français dans le trafic de nos ports. Ce fléchissement constant ne laisse pas d'être inquiétant. C'est ainsi qu'en 1962, malgré l'augmentation de notre flotte, celle-ci n'a participé au trafic de nos ports qu'à concurrence de 63,6 p. 100 à l'importation et 42 p. 100 à l'exportation, contre 67,7 p. 100 et 50,6 p. 100 respectivement pour l'année 1961. Le fléchissement à l'exportation est d'autant plus sérieux qu'en 1959 notre flotte transportait 57 p. 100 des marchandises embarquées dans nos ports.

Ces différents éléments ne vont pas sans provoquer de lourdes conséquences.

Tout d'abord la conversion vers d'autres trafics de notre flotte précédemment basée sur l'Afrique du Nord pose de très difficiles problèmes. Les transports à destination des pays étrangers — hors zone franc — n'offrent que de faibles possibilités à nos navires qui s'y trouvent pénalisés à un double titre : l'adaptation de nos unités aux lignes qu'elles desservent, avait amené une spécialisation les rendant impropres à des trafics différents et, d'autre part, le coût d'exploitation plus élevé que le niveau international pèse lourdement sur nos possibilités concurrentielles, surtout pour les faibles et moyens tonnages.

Certes dans le passé certaines reconversions ont déjà été opérées en particulier celles concernant la flotte affectée aux lignes d'Indochine. Mais si pour les unités réaffectées aux lignes de la côte occidentale d'Afrique — alors en plein essor et assez semblables techniquement au trafic indochinois — la reconversion ne posa que peu de problèmes, les difficultés furent beaucoup plus nombreuses pour les navires qui tentèrent de prendre place dans les liaisons internationales et ces reconversions ne purent réussir qu'au bout de plusieurs années et au prix de lourds sacrifices financiers.

Or c'est à la solution d'un problème analogue que se heurte notre flotte marchande privée du trafic nord-africain pour lequel elle s'était très spécialisée. De plus, comme nous l'avons déjà indiqué, le coût d'exploitation des navires français est sans cesse croissant.

Si les prix des soutes et les prix de construction ou de vente de navires n'ont pas subi de grandes variations depuis 1961, les autres charges ont progressé sensiblement : entretien, réparations, frais généraux, frais de port — particulièrement élevés en France, ce qui n'est pas étranger au détournement du trafic vers d'autres ports européens — et surtout charges d'équipage ainsi que le montre le tableau ci-après :

DÉSIGNATION	SALAIRES	CHARGES sociales.	DÉPENSES totales.
1 ^{er} semestre 1957.....	100	100	100
2 ^e semestre 1957.....	109,5	105,8	107,8
1 ^{er} semestre 1958.....	119,8	114,9	117,5
2 ^e semestre 1958.....	119,8	114,9	117,5
1 ^{er} semestre 1959.....	123,4	119,6	121,7
2 ^e semestre 1959.....	126,5	123,3	125
1 ^{er} semestre 1960.....	131,5	128	129,9
2 ^e semestre 1960.....	135,4	131,7	133,7
1 ^{er} semestre 1961.....	139,4	135,2	137,7
2 ^e semestre 1961.....	147,1	145,8	146,5
1 ^{er} semestre 1962.....	149,4	148,1	148,8
2 ^e semestre 1962.....	162,8	159,6	161,4
1 ^{er} semestre 1963.....	163,7	163,7	163,7

L'indice du deuxième semestre 1963 sera lui-même en augmentation, deux accords comportant une amélioration du régime des congés du personnel navigant ont été conclus, l'un en mai pour les marins, l'autre en juillet pour les officiers.

L'autre conséquence de ces divers éléments — rejaillissant d'ailleurs les uns sur les autres — concerne l'équilibre financier des compagnies.

Encore qu'il soit impossible d'avancer des chiffres précis, on peut faire état de tendances : les bilans recettes-dépenses s'alourdissent constamment et les difficultés d'autofinancement et d'amortissement croissent sans cesse.

Le résultat inévitable ne peut qu'amener un ralentissement de la modernisation de la flotte française et par conséquent une diminution de ses possibilités concurrentielles. Déjà la proportion des navires âgés de moins de 10 ans est en France légèrement supérieure à la moyenne mondiale (56 p. 100) avec 59 p. 100 alors que dans les autres pays — à l'exception des Etats-Unis, de la Grèce, de l'Italie et de la Grande-Bretagne — cette proportion oscille entre 65 et 73 p. 100.

2° La pêche.

Nous avons vu au cours de la première partie de cet avis que les crédits concernant la pêche bénéficiaient tant sur le plan économique que sur le plan technique d'augmentations substantielles, en mesures nouvelles :

Chap. 36-01. — Subvention de fonctionnement de l'I.S.T. P. M. + 540.000 F.

Chap. 44-01. — Subventions aux pêches maritimes + 5.000.000 *

Chap. 64-00. — Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes (autorisations de programme et crédits de paiement)..... + 1.000.000 *

Les documents budgétaires donnent assez peu de renseignements sur l'utilisation des crédits nouveaux inscrits au chapitre 44-01 relatif à l'aide en faveur de la pêche et au plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.

Aussi votre rapporteur a-t-il voulu — comme le fait d'ailleurs la commission des finances — rechercher l'utilisation qui a été faite en 1963 des crédits inscrits à ce titre et en délivre les perspectives pour 1964.

a) Les efforts d'organisation de marché en 1963 et les perspectives pour 1964 :

L'interprofession a pris conscience, au cours de l'année 1963, de la nécessité d'intervenir dans l'organisation de certains marchés où des déséquilibres étaient constatés.

Cette intervention s'est matérialisée par le maintien ou la création de taxes professionnelles qui concernent essentiellement la morue, le thon et la sardine. Selon les cas, ces taxes professionnelles ont pour but de faciliter l'exportation, de financer un effort de propagande ou de permettre aux pêcheurs l'achat de certains équipements (exemple : caisses en matière plastique pour la sardine).

L'importance de ces taxes varie selon le poisson considéré. Elle est de :

3,5 p. 100 environ du prix du thon au débarquement ;
3 p. 100 environ du prix de la sardine au débarquement.
13 p. 100 environ du prix de la morue au débarquement.

Il est d'ailleurs dans les intentions du secrétariat général de la marine marchande de donner, en accord avec la profession, un caractère parafiscal à ces taxes qui jusqu'ici ne sont que professionnelles.

Dans le même temps, la marine marchande a estimé nécessaire d'adopter à cet effort des professionnels (atteignant près de 12 millions de francs par an) un effort de l'Etat.

A cet effet, la répartition du crédit de 550.000, inscrit en 1963 au chapitre 44-01 a été effectuée de la manière suivante :

Organisation du marché de la sardine..... 300.000 F.
Organisation du marché du thon..... 80.000
Organisation du marché de la morue salée..... 150.000
Réserve pour tenir compte des aléas de la pêche. 20.000

Il est prématuré de préciser dès maintenant quelle pourrait être la ventilation du crédit demandé pour 1964 entre les diverses interventions énumérées ci-dessous. En effet, cette ventilation sera fonction entre autres éléments, de la conjoncture de la pêche, de l'évolution des prix internationaux, de l'expansion de la profession, de la parafiscalisation des taxes professionnelles existantes.

Organisation du marché de la sardine.

Le secteur de la sardine, actuellement équilibré, risque de devenir vulnérable en raison du développement de la pêche en Méditerranée (utilisation du lamparo) qui est passé de 2.000 à 10.000 tonnes en un an, développement que le rapatriement des pêcheurs d'Algérie est venu accentuer.

Les besoins de la consommation sont de 52.000 tonnes (12.000 tonnes en frais, 40.000 tonnes en conserves), alors que les quantités mises sur le marché français peuvent atteindre 65 à 70.000 tonnes, les importations dépassant 25.000 tonnes dont 19.000 tonnes en provenance du Maroc.

Le marché intérieur ne se développe pas à un rythme qui permette d'absorber cet excédent.

Il s'est donc avéré absolument nécessaire d'organiser ce marché. La marine marchande a donc incité la profession à prendre une décision qui comportait fixation des prix au débarquement, garantie d'absorption pour la campagne 1963, création de taxes professionnelles destinées à permettre le développement du marché, le warrantage de la production à un taux de crédit réduit, et éventuellement les exportations.

Dans le même temps, la réduction du contingent marocain admis en franchise, est envisagée.

Le rendement de la taxe payée par la profession sera approximativement de 20.000 F.

La marine marchande a estimé indispensable d'adjoindre à cet effort des professionnels une aide de l'Etat, en vue de contribuer aux frais d'organisation du marché et d'intensifier pour 1964 l'effort de warrantage de la production en même temps que seront effectivement recherchés des courants d'exportation.

Organisation du marché du thon.

Ce secteur est en pleine expansion. La production est passée de 17.000 tonnes à 40.000 tonnes en six ans et doit atteindre 50.000 tonnes dès 1964, en raison de la mise en service de nombreux thoniers congélateurs (40 en 1964).

Le marché français (45.000 tonnes) ne pourra absorber cet excédent de production. L'expansion ne peut se poursuivre que par l'organisation rationnelle du marché intérieur et le développement de l'exportation.

Les prix pratiqués sur la pêche de l'albacore ne sont pas éloignés des prix internationaux; toutefois, la concurrence japonaise est sévère.

Pour assurer le développement des exportations en même temps que pour poursuivre l'expansion du marché intérieur, la profession a mis sur pied un système de stabilisation des prix pour les trois années à venir; en outre, elle a créé une caisse de péréquation du thon dont les ressources doivent notamment permettre d'exporter une partie de la production de thon albacore congelé.

Le produit de la taxe professionnelle ainsi instituée (0,8 F par kilogramme de thon débarqué) atteint cette année près de 2 millions de francs.

La marine marchande qui a poussé au maximum la profession à s'organiser a estimé qu'il convenait d'encourager très fortement cette organisation: la subvention de 80.000 F qui a été accordée en 1963 représente la contribution des pouvoirs publics à cette organisation; elle correspond à 4 p. 100 des sommes versées par la profession.

Pour 1964, les fonds procurés par la taxe professionnelle et la part de l'Etat permettront de réaliser des exportations atteignant 2 à 3.000 tonnes de thon congelé.

Organisation du marché de la morue.

La situation actuelle de la grande pêche salée (30 grands chalutiers, 2.000 marins) est particulièrement grave. Elle est caractérisée par la nécessité d'exporter plus de la moitié de la production de la flotte spécialisée, soit 35.000 tonnes environ sur une production de 60.000 tonnes. Le marché intérieur n'est, en effet, plus susceptible de développement, la consommation diminuant — malgré les efforts de propagande entrepris — en raison de l'amélioration du niveau de vie et du changement des goûts des consommateurs.

L'organisation professionnelle s'est donc trouvée dans l'obligation de s'imposer ces dernières années un effort de péréquation considérable pour soutenir des exportations très concurrentielles sur le marché international (par la Norvège notamment). Les contributions actuelles (taxes professionnelles non parafiscales) de la profession atteignent 9 millions de francs par an. Cet effort représente 12 p. 100 de la valeur du produit débarqué. Il diminue d'autant les capacités d'autofinancement et donc de conversion des armateurs vers la transformation de la flotte actuelle en une flotte axée vers la congélation ainsi que le prévoit le IV^e plan, en vue d'alimenter le marché français en produits surgelés, marché actuellement tributaire de l'étranger.

Cette transformation est indispensable car il est exclu que des aides à l'exportation d'une telle ampleur et qui grèvent lourdement l'armement puissent continuer à être appliquées.

C'est pour ces raisons que le département a envisagé, au titre du budget 1963 de faciliter la situation générale de la grande pêche par une aide essentiellement temporaire.

La subvention de 150.000 francs qui a été accordée en 1963 et celle, non encore chiffrée, qui sera versée en 1964 représentent la participation des pouvoirs publics à l'effort financier considérable que s'impose la profession depuis plusieurs années et devraient permettre de trouver en 1964 des débouchés nouveaux pour 35.000 tonnes de morue.

Marché du hareng.

En raison de la concurrence étrangère qui vient de se traduire récemment par un effondrement des cours, les professionnels ont envisagé la création d'un système de prix minima analogue à celui fonctionnant en Belgique où l'Etat fournit 50 p. 100 des fonds.

Si ce projet se réalise, une participation au financement de cette caisse s'avérera nécessaire.

b) La distribution du poisson:

On ne peut que se féliciter de ces efforts d'organisation et de discipline de la profession et de l'interprofession ainsi que de l'aide assez substantielle apportée par l'Etat, mais votre commission voudrait souligner — après bien d'autres — que ces efforts perdraient une partie de leur efficacité si, dans le même temps, on ne faisait pas faire quelques progrès à la distribution du poisson.

En effet, elle joue un rôle essentiel sur ce marché par suite des caractéristiques très particulières tant de la production que du produit lui-même.

La production s'apparente étroitement à l'économie de cueillette. Malgré tous les efforts de l'armement, le poisson reste une denrée sauvage sur laquelle l'homme n'a que peu d'action contrairement à la plupart des autres denrées alimentaires dont l'offre peut être modifiée dès le stade de la production sur le plan qualitatif et quantitatif et, de ce fait, adaptée plus facilement à la demande. L'offre sur le marché du poisson est au contraire d'une extrême rigidité. Or, cette adaptation de l'offre à la demande, phénomène essentiel en économie d'abondance, ne peut se réaliser qu'une fois la production terminée. Elle repose donc, en fait, sur la distribution qui devient la clé de voûte du marché. La distribution est ici entendue au sens très large du mot, c'est-à-dire qu'il vise le circuit depuis que le poisson est entré dans les cales du bateau jusqu'à la mise à la disposition du consommateur.

Par ailleurs, la distribution a un rôle d'autant plus important à jouer que le poisson est la plus périssable de toutes les denrées alimentaires et que ses problèmes de conservation deviennent de plus en plus aigus.

De très gros efforts sont faits par l'institut scientifique et technique des pêches maritimes et par les professionnels non seulement pour trouver de nouveaux lieux de pêche toujours un peu plus lointains mais aussi, et surtout, pour assurer la conservation du poisson jusqu'à sa mise à quai.

Ainsi apparaît l'un des problèmes essentiels, pour ne pas dire le problème primordial, du marché: l'amélioration de la qualité, d'autant plus qu'en France les caractéristiques de l'offre, comme de la demande, semblent favoriser la vente du poisson de qualité à l'état frais. Il n'est pas nécessaire de rappeler que la production française offre une variété d'espèces beaucoup plus grande que celle de tout autre pays, que la part des espèces fines dans la production totale est aussi beaucoup plus élevée et que la pêche artisanale permet de mettre à quai des poissons pêchés depuis moins de quarante-huit heures en proportion beaucoup plus forte que partout ailleurs. Pour bénéficier pleinement de ces trois avantages, l'armement français doit consacrer ses efforts à une amélioration de la qualité et c'est d'ailleurs ce qu'il s'efforce de faire.

Toutefois, ces efforts sont en partie compromis par les habitudes et les problèmes qui se posent aux différents stades successifs de la chaîne de distribution jusqu'au consommateur. D'abord, il est bien évidemment très difficile sur le bateau lui-même de classer et d'emballer les poissons par qualité et dans des quantités telles qu'il ne sera pas nécessaire par la suite de fractionner les colis pour satisfaire les demandes des détaillants. Pourtant, malgré ces difficultés, des efforts sont tentés dans ce sens et sont certainement un des gages d'amélioration pour l'avenir.

Par ailleurs, sur les marchés, la bonne marchandise est trop fréquemment mêlée à la médiocre et de ce fait n'obtient pas toujours le prix qu'elle mériterait. Cette situation n'incite, bien entendu, ni la production ni le commerce à poursuivre des efforts d'amélioration de la qualité insuffisamment rémunérateurs. Il faut espérer que l'on arrivera à convaincre tous les intéressés qu'il est nécessaire de modifier cette situation, en normalisant autant que faire se peut les conditionnements et les qualités.

Un autre problème reste ardu techniquement, c'est celui de la régulation du marché.

Nous avons, dans cette étude, signalé les efforts de la profession mais il faut indiquer qu'en face d'une offre fort délicate à maîtriser en qualité et en volume, la demande présente des caractéristiques qui ne sont pas moins capricieuses avec des fortes variations journalières et saisonnières et qui restent rela-

tivement rigides. Il s'ensuit de brusques variations des cours, des lots difficiles à écouler malgré leur bonne qualité, bref, un préjudice pour tous les échelons du circuit.

Cette difficulté de l'adaptation de l'offre et de la demande est encore compliquée par la structure commerciale de la distribution. Ce dernier problème qui revêt une importance capitale est particulièrement délicat à résoudre et récemment une étude du G. R. E. D. O. C. en a montré toute la complexité.

La caractéristique essentielle du marché se trouve être l'exiguïté des flux commerciaux alors que les entreprises à tous les stades commerciaux ne peuvent être rentables qu'à partir d'un certain seuil. Cette exiguïté s'explique par le fait, d'une part, que le volume de transaction sur le marché du poisson est très nettement inférieur à celui des autres marchés des denrées périssables et que, d'autre part, les transactions sont en majeure partie effectuées par des commerçants spécialisés.

Aussi pourrait-on penser de prime abord à préconiser un regroupement des entreprises commerciales mais cette théorie se heurte à des difficultés — voire des impossibilités — pratiques : si on pousse trop à ce regroupement on risque de parvenir à une situation où la concurrence ne jouant plus, le marché est à la merci d'un seul ou d'un nombre trop restreint d'intermédiaires.

D'autre part, la dispersion des points de vente paraît en France très insuffisante notamment dans les petites villes et dans les zones rurales. Ceci est d'ailleurs un facteur de sous-consommation. Le regroupement qui paraîtrait théoriquement souhaitable bien que pratiquement difficile à réaliser et dangereux sous certains aspects s'opposerait également à un développement des points de vente dans l'espace.

En effet, la situation au stade de détail est assez paradoxale. Le chiffre d'affaires moyen des poissonneries est trop faible pour assurer une bonne rentabilité sans marges excessives, d'où l'intérêt d'un regroupement des activités et d'une réduction du nombre des points de vente. En revanche, l'implantation des poissonneries n'est pas assez dense, les conditions idéales de concurrence dans les villes exigeant un point de vente tous les cinq cents mètres, d'où l'intérêt d'une densité commerciale plus forte et d'une augmentation du nombre des points de vente. C'est cette contradiction qui crée toute la complexité d'une réforme éventuelle de la distribution du poisson.

Sans vouloir formuler des propositions trop précises, il semble qu'il y aurait intérêt à trouver les moyens d'encourager, d'une part, la création de rayons de poissonnerie dans les magasins à succursales multiples et, d'autre part, en ce qui concerne notamment les zones rurales, d'envisager la création de circuits de vente ambulants. De telles mesures auraient pour avantage de favoriser une augmentation de la consommation.

De toute façon, l'ensemble de ces mesures, qui sont déjà pour partie en application ainsi que le regroupement éventuel des entreprises existantes, nécessite un progrès important de la chaîne du froid, condition *sine qua non* de la conservation du poisson et donc de l'amélioration de la qualité.

Discussion en commission.

Au cours de sa séance du mercredi 23 octobre 1963, la commission de la production et des échanges a consacré une longue discussion à ce budget de la marine marchande.

M. Bardet a évoqué le problème de l'extension de la limite des eaux territoriales, signalant combien ce passage de 3 milles à 12 milles risque de désorganiser les lieux de pêche traditionnels.

M. Miossec a, sur ce sujet, indiqué qu'une commission internationale devait, en novembre, étudier le problème qui était extrêmement complexe et diversement apprécié par les Etats étrangers puisque certains d'entre eux voudraient prendre comme limite des eaux territoriales, non une limite arbitraire, mais la limite géographique du plateau continental.

M. Miossec a, par ailleurs, estimé qu'en France des expériences devraient être tentées sous le contrôle de l'I. S. T. P. M. pour la conservation du poisson par la glace traitée à l'auro-mycine ; un tel traitement est pratiqué de façon courante chez plusieurs de nos concurrents, notamment aux Etats-Unis et paraît donner toute satisfaction.

MM. Boisson et Orvoën ont évoqué les difficultés de la pêche artisanale et la réglementation envisagée du chalutage côtier

qui risque de venir encore apporter à cette pêche artisanale une limitation, particulièrement lourde de conséquences, de ses activités.

M. Cermolacce a critiqué le budget de 1964 en soulignant la diminution des dépenses en capital, l'insuffisance des crédits de l'établissement national des invalides de la marine ainsi que les conséquences sociales des difficultés rencontrées par la marine française dues d'une part à la crise mondiale et aux désarmements de navires qui s'ensuivent, aux affrètements étrangers trop nombreux et, enfin, au taux trop élevé du crédit maritime.

En réponse à ces différentes interventions, votre rapporteur s'est associé aux déclarations de MM. Bardet, Miossec, Boisson et Orvoën relatives à la pêche artisanale et n'a pu, pour l'ensemble, que maintenir les observations contenues dans le présent rapport.

La commission a alors décidé, à la majorité, de donner un avis favorable à l'adoption de ce budget.

CONCLUSION

Compte tenu des observations ci-dessus présentées votre commission se félicite des augmentations de crédit apportées notamment à l'organisation du marché du poisson et à la pêche en général ainsi que des augmentations de crédit dont bénéficieront en particulier la rénovation du sauvetage côtier et la promotion sociale des gens de mer.

Elle ne peut que prendre acte de l'augmentation de la subvention aux services maritimes d'intérêt général puisque aussi bien cette subvention découle de conventions et d'avenants signés depuis longtemps.

Elle craint par ailleurs que la diminution de crédit de 4 millions de francs des allocations compensatrices en faveur de l'armement naval ne soit une mesure peu opportune. La situation du marché mondial de l'armement, malgré les tendances relativement plus favorables qui ont pu être relevées au cours de cet été continue à traverser une crise grave et l'armement français se trouve, dans ce contexte international, particulièrement défavorisé par ses charges d'exploitation.

Aussi regrettant cette diminution mais pensant que l'évolution de la conjoncture en juillet, en août dernier a pu laisser supposer qu'une amélioration réelle et durable du marché enlèverait toute nocivité à cette diminution, votre commission suggère qu'au cas où cette amélioration ne se vérifierait pas au cours de l'année 1964, des crédits supplémentaires soient accordés en cours d'année par la voie d'un collectif.

Par ailleurs, la commission des finances, sur proposition de M. de Tinguy, a adopté un amendement tendant à supprimer les crédits prévus en faveur de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes afin de marquer son opposition à l'emploi actuellement fait de ces crédits, les études étant trop orientées vers la recherche pure au détriment des applications pratiques.

D'autre part, la commission des finances a signalé l'insuffisance des rémunérations offertes aux chercheurs et conseillers techniques.

Votre commission de la production et des échanges voudrait s'associer aux motifs qui ont suscité le vote de cet amendement. Toutefois, elle estime qu'il n'est pas possible de supprimer purement et simplement les crédits prévus en faveur de l'I. S. T. P. M. Certes, ce n'est pas la première fois que semblable critique est faite à cet institut et on comprend dans une certaine mesure la position de la commission des finances. La recherche pure est évidemment un élément indispensable pour la connaissance scientifique en général et seule elle permet à la suite de ses découvertes d'aborder la recherche appliquée, mais il importe que l'I. S. T. P. M. consacre une plus grande masse de ses crédits à cette recherche technique appliquée, et cela, dès l'année 1964.

C'est pourquoi votre commission approuvant l'objet de l'amendement ne peut accepter que l'ensemble des crédits de cet institut, dont l'action a une importance primordiale, soit supprimé.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption du budget de la marine marchande.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances du jeudi 31 octobre 1963 ainsi que les rapports et avis annexés.

1^{re} séance : page 6141. — 2^e séance : page 6158. — Rapports et avis : page 6197