

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2<sup>e</sup> Législature1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965COMPTE RENDU INTEGRAL — 24<sup>e</sup> SEANCE2<sup>e</sup> Séance du Vendredi 23 Octobre 1964.

## SOMMAIRE

## 1. — Questions orales sans débat (p. 3869).

Taux des pensions des victimes de guerre (question de M. Roucaute); MM. Sainteny, ministre des anciens combattants et victimes de guerre; Roucaute.

Discrimination entre anciens combattants (question de M. Gilbert Faure); MM. le ministre des anciens combattants, Gilbert Faure.

Rôle du ministère des anciens combattants dans l'effort de promotion sociale (question de M. Drouot-L'Hermine); MM. le ministre des anciens combattants, Drouot-L'Hermine.

## 2. — Loi de finances pour 1965 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3872).

Travaux publics et transports: III. — Marine marchande (suite).  
MM. Le Guen, Bettencourt.

M. Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.

Etat B.

Titre III. — MM. Le Goasquen, le ministre des travaux publics et des transports. — Adoption des crédits.

Titre IV. — M. Cermolacce. — Adoption des crédits.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption des crédits.

Art. 51. — Adoption.

Renvoi de la suite du débat.

## 3. — Dépôt d'avis (p. 3878).

## 4. — Ordre du jour (p. 3878).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,  
vice-président.

La séance est ouverte à dix-huit heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

## QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle trois questions orales sans débat à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre.

## TAUX DES PENSIONS DES VICTIMES DE GUERRE

M. le président. M. Roger Roucaute expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que les anciens combattants et victimes de guerre du département du Gard sont irrités par les mesures qu'a prises le Gouvernement en vertu des décrets du 26 mai 1962. Le comité d'entente des grands invalides de guerre de ce département a manifesté à plusieurs reprises son légitime mécontentement contre les effets desdits décrets. Il lui demande quelles décisions il compte prendre: 1<sup>o</sup> pour permettre le rattrapage du retard résultant du décalage entre le taux des pensions et celui qu'il devrait atteindre si le rapport constant n'avait pas été violé en conséquence des décrets du 26 mai 1962; 2<sup>o</sup> pour respecter l'esprit et la lettre de l'article L. 8 bis du code des pensions relatif à l'application du rapport constant.

La parole est à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre.

M. Jean Sainteny, ministre des anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je me suis expliqué, il y a trois jours, à cette même tribune sur cet important problème du rapport constant.

Vous m'excuserez donc si je reprends sensiblement aujourd'hui la même argumentation sur un problème qui, bien évidemment, se pose toujours dans les mêmes termes.

Je rappelle que les décrets du 26 mai 1962, dont il est fait état dans la question à laquelle j'ai l'honneur de répondre, ont prévu en faveur de certains fonctionnaires la possibilité d'accéder, au choix, à un indice de fin de carrière supérieur à l'indice net 170 sur lequel sont indexées les pensions militaires d'invalidité en vertu de l'article L. 8 bis du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre.

Les associations d'anciens combattants se sont cru, dès lors, fondées à réclamer l'indexation des pensions de guerre sur ce nouvel indice de fin de carrière, et, n'ayant pas obtenu satisfaction sur ce point, accusent le Gouvernement d'avoir violé les dispositions dudit article L. 8 bis.

Le Gouvernement repousse bien évidemment cette accusation, soulignant que le système d'indexation précisé audit article se réfère exclusivement aux traitements correspondant à l'indice 170 et que, de ce fait, le taux des pensions ne peut varier que dans la mesure où ce traitement subit lui-même un changement.

Or rien de semblable ne résulte des dispositions des décrets du 26 mai 1962.

En d'autres termes, s'il admet parfaitement que toute augmentation générale des traitements doit avoir sa répercussion sur le taux des pensions, il rappelle, en revanche, que la loi ne prévoit nullement que le rapport constant doit jouer lorsqu'il est décidé de faire bénéficier certaines catégories de fonctionnaires de revisions indiciaires tenant à des considérations propres à la fonction publique.

Cette divergence d'interprétation fait d'ailleurs l'objet d'un pourvoi formé devant le Conseil d'Etat par l'union française des associations de combattants et victimes de guerre, et il convient par conséquent d'attendre sur ce point la décision de la haute juridiction.

Je dois toutefois dire que, pleinement conscient de l'importance que revêt le bon fonctionnement du système d'indexation des pensions d'invalidité, pièce maîtresse de la charte des pensions, j'avais accepté, dès mon entrée en fonctions, de réunir des représentants des principales associations intéressées ainsi que du bureau de l'amicale des parlementaires anciens combattants, en vue de rechercher si un nouveau mode d'indexation ne permettrait pas d'éviter les actuelles divergences d'interprétation.

Comme vous le savez, un certain nombre de ces réunions ont eu lieu, mais les entretiens se sont trouvés rapidement bloqués, les représentants des associations ayant exigé que préalablement à tout examen au fond leur soit faite une promesse de rattrapage.

C'était là, manifestement, une pétition de principe et vous comprendrez que je n'aie pu l'accepter.

Ce n'est donc pas de mon fait que les discussions ont été suspendues et, comme je vous le disais mardi dernier, je suis pour ma part disposé à les reprendre dès que les associations en exprimeront le désir. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

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

**M. Roger Roucaute.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, me faisant l'interprète des anciens combattants et victimes de guerre du département du Gard qui, comme l'ensemble des anciens combattants de France, sont irrités par la non-application du rapport constant qui lie les pensions de guerre au traitement de certaines catégories de fonctionnaires, j'ai déposé le 13 mai une question orale demandant quelles décisions vous comptiez prendre : premièrement pour permettre le rattrapage du retard résultant du décalage entre le taux des pensions et celui qu'elles devraient atteindre si le rapport constant n'avait pas été violé en conséquence des décrets du 26 mai 1962 ; deuxièmement, pour respecter l'esprit et la lettre de l'article L. 8 bis du code des pensions relatif à l'application du rapport constant.

Nous venons de discuter le budget des anciens combattants et vous n'avez apporté aucune solution efficace à cette légitime revendication des victimes de la guerre. Votre réponse d'aujourd'hui n'est pas plus satisfaisante. Le Gouvernement s'obstine, malgré les injustices dont sont victimes les anciens combattants, à ne pas respecter leurs droits. Il reste sourd à leurs protestations et à leurs manifestations, comme celle du 3 octobre dernier, à Paris, place de l'Opéra, à laquelle participèrent plusieurs dizaines de milliers d'entre eux venus de tous les coins de France.

Cependant les anciens combattants et victimes de guerre ne font que défendre leurs droits et leur dignité. Que demandent-ils ? Je m'excuse de le rappeler une fois de plus aujourd'hui, car je sais bien que ce n'est pas nouveau.

Ils demandent le respect de la loi, l'application loyale du rapport constant qui doit exister entre les pensions de guerre et les traitements de fonctionnaires pris comme base de référence.

Or, le traitement du fonctionnaire de référence est à l'indice 210, tandis que les pensions sont toujours à l'indice 190, ce qui représente pour un pensionné à cent pour cent une perte d'environ 60.000 anciens francs par an.

Rappelons encore, et nous ne cesserons de le faire, que le rapport constant résulte d'une loi votée à l'unanimité par le Parlement le 27 février 1948, et ce sont les décrets du 26 mai 1962 qui ont permis au Gouvernement de priver l'ensemble des victimes de guerre des sommes qui leur sont dues et qui, de ce fait, perçoivent des pensions inférieures de plus de 9 p. 100 à ce qu'elles devraient être.

Cette loi du 27 février 1948 donnait satisfaction aux anciens combattants. Elle réglait la question de la majoration des pensions chaque fois que, consécutivement à l'augmentation du coût de la vie, s'élevait le traitement des fonctionnaires.

C'est ce texte de loi, en tout cas son esprit, qui s'est trouvé violé par les décrets du 26 mai 1962.

Alors de quoi s'agit-il ? Seulement de rétablir des droits acquis que des décrets gouvernementaux ont remis en cause et rien de plus. Il ne s'agit pas seulement d'un problème juridique, comme vous venez de le dire, monsieur le ministre, il s'agit d'un problème humain, d'un problème de cœur auquel vous restez insensible.

Notre collègue André Tourné a déjà démontré plusieurs fois qu'il était possible de satisfaire les droits des anciens combattants avec les crédits inscrits à votre budget du fait des décès toujours plus nombreux des pensionnés de guerre. Mais il est vrai que votre Gouvernement préfère consacrer les ressources de la nation aux œuvres de mort plutôt qu'aux œuvres de vie.

Malgré le plan de stabilisation, le coût de la vie qui augmente sans cesse est aussi lourd à supporter pour les fonctionnaires en activité que pour ceux qui portent sur le visage ou sur le corps les traces atroces de la guerre.

Oui, monsieur le ministre, les anciens combattants sont fort mécontents, ulcérés même et pas seulement de la non-application du rapport constant. Ils ont toujours sur le cœur la suppression de leur retraite, rétablie ensuite pour ceux de 1914-1918, les autres étant toujours victimes d'une discrimination inadmissible.

Quant aux militaires ayant combattu en Algérie, vous considérez qu'aucun n'a fait la guerre et, de ce fait, n'a droit à la retraite du combattant.

Les forclusions continuent à être opposées aux résistants, aux déportés placés dans l'impossibilité de faire valoir des droits proclamés par ailleurs imprescriptibles.

Les anciens combattants ne peuvent pas être satisfaits des réponses que vous donnez aujourd'hui à la question qu'en leur nom j'ai eu l'honneur de vous poser, pas plus qu'ils ne le sont de votre budget pour 1965.

Vous continuez à rester sourd à leurs appels, à leurs arguments. Vous attendez à leurs droits et à leur dignité.

Vous pensez peut-être les contraindre par la lassitude ? Détrompez-vous ! Unis, toujours plus unis, ils continueront de clamer leur mécontentement et de lutter pour défendre leurs droits et leur dignité. Et dans cette lutte, nous sommes à leurs côtés. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

#### DISCRIMINATION ENTRE ANCIENS COMBATTANTS

**M. le président.** M. Gilbert Faure expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que l'article 48 de la loi de finances pour 1963, ayant été modifié en seconde lecture par un amendement accepté par le Gouvernement, est ainsi rédigé, en ce qui concerne la retraite accordée aux titulaires de la carte du combattant au titre des opérations militaires postérieures au 11 novembre 1918 : « ... bénéficiant de la retraite au taux fixé actuellement à 35 francs ». Une telle disposition lui permettait donc de relever ce montant en cours d'exercice, compte tenu surtout du fait qu'il disparaît chaque année environ cent mille bénéficiaires de la retraite au taux fixé à l'indice 33 du code des pensions d'invalidité. En conséquence, au moment où le Gouvernement commémore officiellement les anniversaires historiques de 1914 et de 1944, il lui demande comment il envisage de faire cesser cette discrimination existant, pour la retraite du combattant, entre titulaires de la même carte, selon qu'ils sont de la génération de la première guerre mondiale, ou des T. O. E., de la seconde guerre mondiale et des opérations postérieures au 8 mai 1945.

La parole est à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre.

**M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre.** Mesdames, messieurs, je crois tout d'abord utile de rappeler brièvement les bases sur lesquelles la retraite du combattant est actuellement payée aux différentes catégories de bénéficiaires.

Cette retraite, supprimée par l'ordonnance du 30 décembre 1958, a été rétablie par l'article 60 de la loi du 23 décembre 1960.

Les anciens combattants de la guerre 1914-1918 la perçoivent à soixante-cinq ans sur un taux indexé, indice 33, qui est automatiquement revalorisé en fonction des traitements des fonctionnaires, et qui, au 1<sup>er</sup> octobre 1964, est de 214,17 francs.

Les anciens combattants des opérations postérieures au 11 novembre 1918 perçoivent cette retraite au même taux et dans les mêmes conditions d'âge que les anciens combattants

de la guerre 1914-1918 lorsqu'ils sont bénéficiaires du fonds national de solidarité ou d'une pension militaire d'invalidité d'au moins 50 p. 100.

S'ils ne remplissent pas l'une ou l'autre de ces conditions, ils ont droit à la retraite au taux forfaitaire de 35 francs à partir de l'âge de soixante-cinq ans.

Est-il opportun, comme le propose M. Gilbert Faure, d'unifier les taux de cet émoluments et de faire bénéficier d'une retraite correspondant à l'indice 33 tous les titulaires de la carte du combattant âgés de soixante-cinq ans ?

Il importe d'observer qu'à l'époque où cette retraite a été instituée, c'est-à-dire en 1930, la législation sociale encore fort embryonnaire ne comportait, sauf pour la fonction publique, aucune institution tendant à assurer aux personnes âgées une vie décente. Il était donc, à cette époque, bien légitime qu'à défaut de système général, le Gouvernement se préoccupât en priorité du sort des anciens combattants âgés et leur assurât une retraite dont le taux, en ce qui concerne les catégories les plus âgées, était assez substantiel.

Mais il est bien évident que les conditions ont profondément changé depuis cette date.

La législation sociale dont notre pays peut, à bon droit, être fier, a généralisé les systèmes de retraite à base contributive ou, à leur défaut, l'aide aux personnes âgées, témoignage de la solidarité nationale. C'est dire que la retraite du combattant s'insérerait dès lors dans un système social en progrès constant, il est normal que, dans une certaine mesure, elle ne revête qu'un caractère complémentaire, voire symbolique.

Les anciens combattants de la guerre de 1914, dont la moyenne d'âge approche soixante-quinze ans, n'ont pas généralement été en mesure de se constituer des retraites. Il faut, en effet, se souvenir que le régime des allocations vieillesse de la sécurité sociale n'a été instauré qu'à partir de 1934 et que ce régime suppose trente ans de travail salarié. Il était donc légitime que, pour eux, soit maintenue une retraite du combattant au taux plein.

Ce sont des considérations semblables qui ont conduit le Gouvernement à accorder ce même taux plein aux autres catégories d'anciens combattants lorsqu'ils sont, soit économiquement faibles, soit invalides de guerre.

Pour les autres catégories, cette retraite ne constitue, il faut bien le reconnaître, qu'un simple titre de reconnaissance.

Pour cet ensemble de raisons, le Gouvernement n'a pas l'intention de modifier la situation actuelle.

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Faure.

**M. Gilbert Faure.** Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir bien voulu répondre à la question que j'ai eu l'honneur de vous poser. Malheureusement vos déclarations d'aujourd'hui n'apportent aucune amélioration au problème de la retraite du combattant qui n'est pas un problème de ressources, comme vous avez bien voulu le dire, mais qui est surtout une question d'amour-propre et de dignité pour les anciens combattants de la deuxième guerre mondiale.

Dans le court laps de temps qui m'est imparti, il m'est absolument impossible de faire l'historique complet de cette irritante question.

Il n'est toutefois pas inopportun de rappeler que la loi du 16 avril 1930 avait institué une retraite pour tous les titulaires de la carte du combattant dont le taux était fixé à 500 francs avec âge d'entrée en jouissance fixé à cinquante ans, et à 1.200 francs avec âge d'entrée en jouissance fixé à cinquante-cinq ans.

Dans un premier temps, cette retraite fut revalorisée en 1957 ; les taux en étaient respectivement fixés à 530 francs et 1.260 francs pour les mêmes âges d'entrée en jouissance.

Après la seconde guerre mondiale et au fur et à mesure des dévaluations de la monnaie, les grandes associations nationales d'anciens combattants avaient réclamé une revalorisation du taux de cette retraite.

Celle-ci fut accordée en même temps qu'était votée la loi sur le rapport constant, le 31 décembre 1963, rattachant la retraite du combattant à l'indice 33 du code des pensions d'invalidité avec, toutefois, ce correctif important que pour les anciens combattants nés après le 6 juin 1904, l'âge d'entrée en jouissance était reporté à soixante-cinq ans.

C'était une première discrimination établie entre les titulaires de la même carte du combattant selon qu'ils appartenaient à la première ou à la seconde génération du feu.

Une telle discrimination avait été à l'époque dénoncée par les associations d'anciens combattants issues de la seconde guerre mondiale et, tout particulièrement, par la fédération nationale des combattants prisonniers de guerre. Toutefois, le principe demeurait de l'égalité des droits puisque tous bénéficiaient à soixante-cinq ans du même taux de retraite.

Il n'en est malheureusement plus de même actuellement.

Je me permets de rappeler ce que, dans le monde ancien combattant on appelle les « tribulations de la retraite » depuis que la fameuse et inopportune ordonnance portant loi de finances du 30 décembre 1958 l'avait totalement supprimée pour toutes les générations du feu.

Devant l'émotion considérable qui s'était emparée du monde combattant à l'annonce de la suppression de cette retraite, le Gouvernement revint en partie sur sa décision malheureuse, et, le 12 février 1960, dans une conférence de presse, M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre de l'époque affirmait que, dans la loi de finances pour 1961, la retraite serait rétablie dans son intégralité pour tous les titulaires de la carte du combattant sans distinction ni discrimination.

Ces propos furent renouvelés par le même ministre quelques jours plus tard, lors des cérémonies commémorant la bataille de Verdun.

Or, dans la loi de finances pour 1961, si la retraite du combattant fut bien rétablie dans son intégralité pour les titulaires de la carte au titre de la première guerre mondiale, son taux demeura cristallisé à 35 francs pour tous les titulaires de la carte au titre des opérations postérieures au 11 novembre 1918, c'est-à-dire en fait pour les anciens des T. O. E., les anciens de la guerre 1939-1945 et les anciens de toutes les campagnes postérieures à la guerre de 1939-1945.

Une telle discrimination est inconcevable en droit et en fait. Car, dans notre pays, le droit à réparation doit être égal pour tous, la carte du combattant n'étant pas un brevet d'héroïsme décerné selon le bon vouloir de commissions nationales ou départementales, mais la constatation qu'à un moment donné des Français ont pris les armes et se sont battus pour défendre l'indépendance de la nation.

J'ajoute enfin, pour couper court à certaines rumeurs malveillantes, que les critères d'obtention de la carte pour les anciens prisonniers de guerre de la guerre de 1939-1945 sont exactement les mêmes que pour leurs aînés, anciens prisonniers de la guerre de 1914-1918, c'est-à-dire qu'il faut avoir été capturé en unité combattante pour avoir droit à la carte de combattant.

En conséquence, il est profondément injuste de maintenir, pour le territoire métropolitain, une discrimination qui irrite énormément les anciens combattants de la seconde guerre mondiale. Je dis bien territoire métropolitain. Car très peu de mes collègues, dans cette enceinte, savent que l'ordonnance du 30 décembre 1958 ayant supprimé la retraite du combattant n'était pas applicable aux territoires d'outre-mer. Nous assistons donc à ce phénomène inouï qu'actuellement les anciens combattants français de la guerre de 1939-1945 ou des T. O. E. vivant en métropole percevront à soixante-cinq ans une retraite cristallisée au taux de 35 francs, alors que les habitants des territoires d'outre-mer, anciens combattants ou ayant été prisonniers de guerre en 1939-1945, continueront à percevoir, s'ils ont soixante-cinq ans, la retraite à l'indice 33 du code des pensions d'invalidité, c'est-à-dire près de 21.500 anciens francs.

C'est donc cette double injustice que nous demandons au Gouvernement de réparer sans délai. Il en a la possibilité, puisqu'en seconde lecture de la loi de finances pour 1964 a été adopté un amendement — le seul au demeurant qui fut accepté par le Gouvernement au cours de la discussion concernant le budget des anciens combattants — et qui déclare textuellement :

« La retraite accordée aux titulaires de la carte du combattant au titre des opérations militaires postérieures au 11 novembre 1918 est fixée actuellement au taux de 35 francs. »

L'adjonction du mot « actuellement » ne peut, dans l'esprit d'aucun d'entre nous, conférer à cet article le caractère d'un vœu pieux, semblable à l'interprétation que vous avez voulu donner à l'article 55 de la loi de finances pour 1962.

Il ne serait d'ailleurs ni souhaitable pour le Parlement, ni sérieux pour un ministre, de défendre à nouveau une telle position. En effet, ce résultat consigné dans l'article 51 de la loi de finances pour 1964 a été adopté après la réunion de la commission mixte paritaire prévue par la Constitution. Dans l'esprit de tous ceux qui ont voté cet article, il s'agissait de faire disparaître le plus rapidement possible le caractère momentané de la différence des retraites attribuées aux anciens combattants.

S'il en était autrement, nous serions en droit de penser qu'une partie de cette Assemblée abandonne sa souveraineté pour exprimer seulement des souhaits uniquement inspirés par le souci de ne pas déplaire aux électeurs du monde combattant. Tel n'est pas le cas, je le crois fermement, de la très grande majorité de mes collègues, quelle que soit leur appartenance politique.

C'est pourquoi le Gouvernement doit tenir compte de cette volonté nettement exprimée par le Parlement. Avec votre collègue du budget vous pouviez, monsieur le ministre, rétablir l'égalité des droits à la retraite du combattant. Vous venez d'ailleurs d'honorer le pays tout entier et les anciens combattants de 1939-1945 en particulier en rétablissant le 8 mai jour férié et chômé.

Sans attendre davantage, vous auriez pu prendre la décision de supprimer toute discrimination entre titulaires de la même carte. Ne dites surtout pas qu'en agissant ainsi vous auriez compromis l'équilibre financier de votre budget. Ce ne serait pas exact car vous savez fort bien que l'augmentation progressive du nombre des parties prenantes au taux plein, pendant les dix prochaines années, sera malheureusement compensée par la disparition d'un nombre important de bénéficiaires actuels.

Les anciens combattants de 1939-1945 — et ils ont raison — s'estiment lésés dans leurs droits et attaqués dans leur dignité. Je pense aussi à mes camarades anciens prisonniers de guerre. Leur déception sera d'autant plus forte qu'ils ont conscience par une activité sociale et civique considérable, d'avoir puissamment contribué, depuis leur retour de captivité, à accroître le potentiel social de la France et à agrandir son prestige aussi bien dans nos anciens territoires d'outre-mer qu'auprès des anciens combattants des autres nations.

Comme leurs aînés, les anciens combattants de 1939-1945 ont accompli tout leur devoir. Aucune différence ne peut être valable entre établie entre les deux générations du feu.

Monsieur le ministre, vous ne pouvez pas ignorer délibérément et toujours interpréter à votre façon la volonté clairement définie par le Parlement.

Vous ne devez pas non plus retenir l'incidence financière qui, hélas ! n'existe pas, par suite de la disparition, chaque année, de 100.000 anciens combattants de 1914-1918 percevant près de 21.500 anciens francs de retraite.

Je vous demande donc si le Gouvernement a la volonté d'en finir avec une discrimination injuste qui entretient une légitime rancœur chez les anciens combattants de 1939-1945.

**M. le président.** Veuillez conclure, je vous prie, monsieur Gilbert Faure. Vous avez triplé votre temps de parole.

**M. Gilbert Faure.** Je termine, monsieur le président.

Ces anciens combattants de 1939-1945 ont droit à tout autre chose qu'à l'oubli, l'indifférence, le mépris ou l'ingratitude.

J'aurais aimé, monsieur le ministre, pouvoir compter de votre part sur une action rapide et décisive. Malheureusement, nous enregistrons avec amertume votre réponse. Croyez bien que tous les anciens combattants des T. O. E. et de la seconde guerre mondiale qui attendent depuis quatre ans une décision favorable sauront se rappeler ce que vous leur avez dit aujourd'hui. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

#### RÔLE DU MINISTÈRE DES ANCIENS COMBATTANTS DANS L'EFFORT DE PROMOTION SOCIALE

**M. le président.** M. Drouot-L'Hermine demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre quel est le rôle de son ministère dans l'effort de promotion sociale.

La parole est à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre.

**M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre.** Mesdames, messieurs, j'ai eu l'occasion, au cours de la récente discussion du budget de mon département pour 1965, de dire toute l'importance que j'attachais au rôle social de mon ministère et singulièrement à ses actions dans le domaine de la formation professionnelle et de la promotion sociale.

La question de M. Drouot-L'Hermine m'amène à donner quelques précisions sur ce dernier point.

L'office national des anciens combattants et victimes de guerre dont le ministre des anciens combattants assume la tutelle, est principalement un établissement chargé de l'éducation des pupilles de la nation — depuis 1917, il a guidé dans

leurs études plus d'un million d'enfants — et de la formation professionnelle de ses ressortissants. Depuis 1918, il a reçu dans des centres spécialisés et reclassés, après leur avoir appris un métier, près de 150.000 ressortissants.

Aujourd'hui, l'office national a regroupé ses diverses sections techniques dans dix écoles aux installations modernes où sont enseignées les professions les plus actuelles, en particulier celles qui concernent l'électronique, le dessin, la mécanique, l'analyse biologique, la comptabilité.

Un corps de professeurs doté du même statut que celui des collèges d'enseignement technique a mis au point dans ces centres un enseignement adapté à un auditoire d'une moyenne d'âge de vingt-cinq ans. Leurs élèves à la dernière session des certificats d'aptitude professionnelle de l'éducation nationale ont obtenu 80 p. 100 de succès. Il est tout à fait normal de ce genre — comme l'a fait sans doute M. Drouot-L'Hermine — que l'expérience des maîtres et les installations de ces centres doivent être utilisés dans l'effort de promotion professionnelle et sociale engagé depuis trois années par le Gouvernement.

En ce qui nous concerne, c'est dans cette perspective que nous avons ouvert les portes des centres de l'office, non seulement à notre clientèle traditionnelle — blessés et malades — mais encore aux bénéficiaires de la promotion sociale proprement dite parmi lesquels les anciens d'Algérie figurent en bonne place, ce qui porte l'effectif actuel à 1.800 élèves.

Les écoles de l'office représentent, en ce qui concerne les adultes, un élément capital du dispositif national pour la promotion professionnelle à plein temps d'ouvriers qualifiés et de techniciens.

Je me propose de prendre des dispositions pour que, quand les moyens financiers m'en seront donnés, grâce à des aménagements d'horaires et à quelques professeurs supplémentaires, la capacité des établissements scolaires de l'office national soit doublée. *(Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T.)*

**M. le président.** La parole est à M. Drouot-L'Hermine.

**M. Jean Drouot-L'Hermine.** Monsieur le ministre, je tiens, tout d'abord, à vous remercier des précisions que vous nous avez données. C'était bien sur ce sujet que je voulais appeler votre attention.

La promotion professionnelle, alors que la compétition européenne devient de plus en plus âpre, exige aujourd'hui que tous les moyens soient mis en œuvre. Pour mes camarades anciens combattants, je suis très heureux de vous avoir entendu dire à cette tribune que la capacité de vos établissements, dont l'éloge n'est pas à faire, grâce aux moyens qui ont été utilisés et aux professeurs que vous avez recrutés, pouvait très facilement être doublée, à condition d'y consacrer quelques crédits supplémentaires, au demeurant peu importants.

Beaucoup de nos camarades sont revenus traumatisés d'Indochine ou d'Afrique du Nord. Ils étaient partis là-bas, encore très jeunes et sans métier. Je vous remercie de l'effort déjà accompli non seulement en faveur de leur reclassement, mais aussi pour leur permettre l'acquisition d'une véritable qualification professionnelle qui les arme pour une vie beaucoup plus pacifique que celle qu'ils ont connue il y a quelques années.

Croyez-bien, monsieur le ministre, que tous les parlementaires — notamment les anciens combattants de cette assemblée — vous aideront dans vos démarches auprès de M. le ministre des finances, afin d'obtenir les quelques crédits supplémentaires qui vous font défaut pour doubler rapidement les effectifs dans vos écoles. D'avance, je vous remercie ! *(Applaudissements.)*

— 2 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1965 (DEUXIÈME 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 1965 (n° 1087, 1106).

#### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

##### III. — Marine marchande.

**M. le président.** Nous reprenons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (III Marine marchande).



Je rappelle les chiffres des états B et C :

#### ETAT B

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

- « Titre III : + 1.409.712 francs ;
- « Titre IV : + 32.437.710 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'ÉTAT

- « Autorisation de programme, 9.200.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 1.600.000 francs. »

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

- « Autorisation de programme, 266.707.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 150.877.000 francs. »

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Le Guen.

**M. Alain Le Guen.** Mesdames, messieurs, la France semble se complaire dans son hexagone et refuser d'exploiter à plein les avantages de sa situation péninsulaire.

Sa flotte marchande est tombée en quelques années du cinquième au dixième rang dans le monde, tandis que le transport sous pavillon français s'amenuise sans cesse.

Pendant ce temps, le Japon fait la loi sur le marché de la construction navale et l'on assiste à un développement extraordinaire de la flotte de l'U. R. S. S. qui va doubler et même tripler son tonnage en quelques années. Pour atteindre ce but, cet Etat socialiste fait appel aux procédés les plus modernes de l'automatisation : un pétrolier sans équipage dirigé depuis la terre a déjà été mis en service sur la Caspienne.

Il est donc grand temps de réagir.

Les pouvoirs publics doivent aider l'armement français à conquérir de nouveaux débouchés pour remplacer ses trafics traditionnels sur la zone franc et sur l'Europe.

Jusqu'ici les armateurs n'ont pas été assez tentés par le transport à la demande, assuré de façon plus spéculative par les tramps. La flotte française comporte un tramp pour dix cargos, alors que la moyenne internationale est d'un pour quatre. L'armement français devra aussi améliorer sa compétitivité en modernisant ses navires et en vendant sa gestion plus économiquement.

L'exemple des flottes modernes mettant en service de grands cargos spécialisés dans le transport de produits pondéreux, construits pour assurer tel contrat et démolis ensuite — tels ces minéraliers construits d'après les spécifications indiquées par les sidérurgistes — devra être suivi.

Nous assistons aussi à un agrandissement du tonnage. C'est ainsi que « la jumboïsation » se développe sur les pétroliers, opération qui consiste à garder au navire son avant et son arrière et à lui construire une nouvelle partie centrale qui accroît sa capacité de transport.

Cinq pétroliers de la Shell française vont être « jumboisés » : leur port en lourd va être porté de 32.000 à 58.000 tonnes, transformation très rentable bien que la vitesse soit réduite d'un nœud et demi.

Il convient donc de rechercher des ajustements toujours plus exacts aux données de l'économie. L'option la plus importante est aujourd'hui entre la spécialisation technique du navire et son adaptation à des chargements diversifiés. La spécialisation s'étend à des marchandises nouvelles comme les automobiles, le sucre, les gaz liquéfiés, mais il y a un danger, car tout est lié à la production industrielle. Le premier méthanier neuf du monde, un navire anglais, a été lancé le 2 juin 1963 ; un navire français a suivi, en septembre 1964, le *Jules-Verne*, qui peut transporter dans ses flancs une charge de gaz naturel liquéfié suffisante pour couvrir la consommation annuelle d'une ville comme Rennes.

Si les gazoducs transméditerranéens ne sont pas trop à craindre, il y a lieu de redouter la précarité des situations géographiques dans l'exploitation du gaz naturel. Quel trouble apportera à l'exploitation des méthaniers la mise en valeur du plus grand gisement de gaz naturel d'Europe, celui de Groningue, deux fois plus important que celui de Lacq ?

Cette modernisation va poser de redoutables problèmes en modifiant les conditions de travail des marins. La Compagnie générale transatlantique envisage de commander six cargos modernes de 7.500 tonnes, cargos largement automatisés qui seraient servis par 26 marins au lieu de 42.

Les pouvoirs publics devront s'intéresser au personnel qui pourrait se trouver sans emploi à la suite de cette reconversion technique, en facilitant son reclassement dans les activités maritimes, en lui permettant de cotiser au régime de l'établissement des invalides, en mettant à la retraite anticipée le personnel âgé touché par des mesures de compression.

Il est également nécessaire d'adapter la promotion professionnelle du personnel aux tâches nouvelles qui l'attendent, de donner aux marins une formation plus polyvalente, se rapprochant davantage de celle dispensée dans les écoles nationales techniques.

Et puisque nous sommes dans le domaine de l'enseignement, je voudrais, monsieur le ministre, après M. le président Pleven, attirer votre attention sur une mesure administrative qui a entraîné une émotion considérable dans le Nord de la Bretagne. Il s'agit de la suppression du cours d'élève au long cours dans la très moderne école nationale de la marine de Paimpol que vous avez inaugurée l'année dernière.

Cette mesure est d'autant plus regrettable dans cette région de Bretagne que 75 p. 100 des marins de la flotte de commerce française sont Bretons et que précisément encore, 30 p. 100 sont originaires des Côtes-du-Nord.

La Bretagne souffre de l'éloignement des régions industrielles et ses habitants sont contraints de s'exiler. Pourquoi lui enlever encore l'une de ses dernières raisons de vivre, la marine marchande ?

Enfin, sur le plan social, je voudrais attirer votre attention sur les revendications des quelque 45.000 pensionnés. Ils insistent notamment pour que soient appliquées d'urgence les recommandations formulées par la commission Forner concernant le rattrapage et la remise en ordre générale des salaires forfaitaires à peine amorcée voilà quelques mois par une majoration de 5 p. 100 en faveur des seules sept premières catégories.

Ils demandent également que l'amendement Yvon soit appliqué dans son intégralité ; que les pensions des veuves et des orphelins soient améliorées ; que les pensions « maladies » de la caisse de prévoyance ayant un taux inférieur à 66 p. 100 bénéficient des mêmes avantages que les pensions « accidents ».

La justice et l'équité commandent de faire droit aux revendications sociales de ceux qui furent les serveurs d'une flotte de commerce qui était alors l'une des plus fortes du monde.

Monsieur le ministre, la marine marchande française, traversée des difficultés sans doute sérieuses mais non insurmontables dans ce pays auquel la géographie a donné une vocation essentiellement maritime. Il dépend des pouvoirs publics qu'elle puisse continuer à jouer un rôle de premier plan dans la compétition économique nationale et internationale, car une flotte de commerce puissante est la condition même de l'indépendance économique de la nation. (Applaudissements.)

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

**M. André Bettencourt.** Monsieur le ministre, au mois de septembre, M. Morin, secrétaire général à la marine marchande, a bien voulu, en votre nom, nous préciser aussitôt dans quelles conditions il avait obtenu l'extension de la procédure des prix minima à certains poissons et nous avons trouvé, dans la volonté du Gouvernement de faire prendre à Bruxelles cette décision, une manifestation de son désir de protéger les pêcheurs dans les périodes de crise.

Le problème du hareng était particulièrement critique et exigeait, en effet, une solution rapide. Mais la situation dans son ensemble reste grave tant pour les armateurs que pour les équipages, le salaire du marin étant directement fonction du produit de la pêche.

Si la suppression de tout protectionnisme à l'intérieur de la Communauté est un des objectifs du traité de Rome et si, dès le 1<sup>er</sup> novembre prochain, tous les navires de pêche bst-

tant pavillon de l'un des pays du Marché commun vont pouvoir accoster dans n'importe quel port de pêche de la Communauté et y débarquer leur marchandise, sous la seule obligation de pouvoir présenter un document de douane D. D. 5, ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que, même avec la procédure des prix minima, cela va peser lourdement sur la production française, dans l'état d'impréparation technique où nous nous trouvons pour affronter la concurrence ?

Que la possibilité pour tout navire de pêche de la Communauté de débarquer dans un port de la Communauté soit un progrès, c'est certain.

Que la réglementation du D. D. 5 soit une facilité donnée à tous, et aussi aux pêcheurs français qui peuvent, par exemple, débarquer ainsi plus facilement du thon en Italie, c'est encore évident. Mais le malaise profond qui existe dans les ports du Nord m'oblige, comme plusieurs de mes collègues, à vous dire que ces mesures, faute d'être accompagnées par d'autres, tendant à l'élaboration d'une politique commune des pêches, risquent de provoquer l'effondrement de tout un secteur de la pêche qui ne possède pas les bateaux qui correspondent à une production moderne et compétitive et qui n'a pas les moyens financiers d'en faire construire.

Pour une large part, notre flotte de pêche est vieille et marginale et ce qui a été réalisé en matière d'aide à la construction et de bonification d'intérêts ne peut suffire.

D'abord, si nous arrivons à des prix de bateaux qui, compte tenu de l'aide, se situent au niveau des prix anglais, il reste vrai que d'autres pays, comme la Hollande ou la Pologne, pratiquent des prix très nettement inférieurs.

Ensuite, les armateurs, dont les ressources s'épuisent avec les années qui passent et qui, pour des sommes aussi importantes, ne peuvent faire des investissements qu'en empruntant, n'ont pas, dans le marché actuel, le moyen de faire face financièrement.

Les bonifications d'intérêt à cinq ans et 4,5 p. 100 sont, vous le savez, malgré l'effort que cela représente, et que nous ne contestons pas, très nettement insuffisantes. Il faudrait pouvoir les consentir pour une durée plus longue, au moins dix ans, et à 3 p. 100 pour que ce soit raisonnable.

Faute de quoi, petit à petit, la flotte de pêche française ira à la ferraille et ne sera pas renouvelée, tandis que les armateurs des pays voisins, forts de l'aide très importante de leurs gouvernements et qui ne date pas d'hier, prendront la place, puis, de par la réglementation nouvelle, viendront dans nos ports livrer le poisson durant les périodes où nous en manquons, prendront ainsi de nouvelles habitudes, élargiront leur marché et, finalement, se substitueront à notre propre flotte de pêche.

C'est dire la nécessité de développer l'effort que nous devons absolument faire, sur le plan national, pour aider la flotte de pêche à se rénover. Et je comprendrais très bien, d'ailleurs, qu'on soit sévère et que des dispositions favorables qui pourraient être prises en faveur de l'armement ne le soient que dans la mesure même où l'armement veut, en effet, construire une flotte moderne et techniquement adaptée, modifier et moderniser aussi les conditions de distribution de sa production.

C'est dire que l'élaboration d'une politique commune des pêches est plus indispensable que jamais si l'on veut un vrai marché commun de la pêche. Peut-être même aurait-il été préférable, en vérité, de faire de l'élaboration de cette politique commune une condition préalable du désarmement douanier.

Ce qui est certain, monsieur le ministre, c'est que la crise que traverse toute une partie de la pêche met en cause les marins et leurs familles — et nos marins ne manquent ni de courage, ni de qualités — met en cause l'armement, le marché, notre économie, et aussi des villes entières qui vivent de la pêche et dont nous, leurs députés, sommes étroitement solidaires.

A l'occasion de ce budget, c'est un devoir impérieux de vous le déclarer. N'y voyez que notre désir de vous aider et de vous soutenir dans l'action. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.** Mesdames, messieurs, je tenterai de répondre aux multiples questions qui m'ont été posées. Je demande à l'avance à ceux d'entre vous qui n'obtiendront pas toutes les précisions qu'ils attendent, de bien vouloir m'excuser.

Dans mon précédent exposé, j'ai traité les questions de principe, ce qui me permet déjà de dire à M. Bettencourt que je lui avais pratiquement répondu par avance. Je suis heureux de trouver dans son exposé la confirmation de thèses que j'ai soutenues, notamment sur la modernisation de la flotte de pêche. Comme lui, j'estime que cette modernisation est une nécessité fondamentale. Faute d'y procéder le marché français sera envahi par les concurrents étrangers mieux armés.

Je regrette avec vous, monsieur Bettencourt, que les mesures de libéralisation auxquelles vous avez fait allusion d'une manière précise aient été prises sans l'intervention d'autres mesures compensatoires dans l'esprit du traité de Rome, et notamment l'harmonisation des charges.

Je vous rappelle, que la mesure en question devait entrer en vigueur dès la première année du traité de Rome, et que nous avons pu obtenir que l'application en soit différée pendant quatre ans. Ce combat retardataire ne peut pas durer plus longtemps, mais il est du devoir du Gouvernement d'obtenir l'application aussi proche que possible des mesures compensatoires dont j'ai parlé. Vous savez que le combat en la matière est particulièrement difficile.

Je répondrai maintenant à la question que m'a posée M. Rey au sujet de la construction navale. Il a limité ses observations à la situation de la Loire-Atlantique, centre important de construction navale. Je me permettrai d'étendre le sujet en particulier aux questions qui m'ont été posées sur les chantiers de la Méditerranée.

En Loire-Atlantique, se trouve concentrée à peu près la moitié du potentiel de la construction navale française. Il est donc naturel que la crise de cette industrie qui sévit dans le monde entier, à l'exception du Japon et peut-être de la Suède, frappe particulièrement cette région.

A Nantes, on comptait il y a peu de temps trois établissements de construction navale pratiquement contigus. Quant à Saint-Nazaire, un panneau placé à l'entrée de la ville indique que l'on pénètre dans la capitale de la construction navale. Au surplus, l'industrie de la construction navale est la principale industrie de cette région, en sorte que le sort de cette industrie et le sort de la région sont intimement liés.

De cela, le Gouvernement est bien convaincu. Pour Nantes-Saint-Nazaire — et cela est vrai pour d'autres points de construction navale en France — le Gouvernement a eu en 1964 à se pencher sur un problème du maintien de l'emploi. Les carnets de commandes navales arrivaient à épuisement, tandis que les activités de conversion marquaient le pas depuis longtemps. La faute n'en incombe pas au Gouvernement, car les différents départements ministériels s'efforcent de développer le plus possible cette reconversion ; cela tient à des causes très anciennes que chacun connaît suffisamment pour que je n'aie pas à m'y attarder.

Le Gouvernement a tenté d'abord de régler le problème de l'emploi proprement dit et ensuite — c'est tout particulièrement la vocation de mon département — de procéder à des réformes de structure qui devaient améliorer la compétitivité de cette industrie. Vous savez aussi que, sur le plan européen, après avoir cherché et démantelé les aides gouvernementales existantes, la Communauté économique européenne, consciente elle aussi de la dégradation de la situation de cette industrie, en vient à l'étude de mesures de soutien spécifiques.

Ainsi donc, l'avenir n'est pas sombre, sous réserve que les sociétés veuillent et puissent s'adapter au prix des navires qu'— ne l'oublions pas — est un prix international.

Voyons d'abord les solutions à caractère immédiat.

En premier lieu, il convenait de regonfler les carnets de commandes navales.

Certes, l'Etat ne peut pas disposer de commandes de navires à la demande, mais il pouvait accélérer tel ou tel plan en cours de préparation et c'est ce qui fut fait pour la commande de car-ferreries de la Compagnie générale transatlantique et de la S. N. C. F.

Dans ce domaine, tout ce qu'il était possible et raisonnable de faire fut fait.

Et puis il y a eu la commande portugaise. Je n'en relaterai pas les péripéties. Je souligne que les dernières unités devant être livrées dans le courant de 1969, c'est pour une période de quatre ans environ que le carnet des chantiers se trouva provisionné.

Naturellement cela ne doit pas dissuader les sociétés de constructions de réorganiser leur entreprise au risque de voir leur compétitivité se dégrader.

Je vous ai parlé des problèmes sociaux et de l'intervention du fonds national de l'emploi, en la matière. Les solutions trouvées, à Saint-Nazaire en particulier, ont été parfaitement correctes et finalement bien acceptées par les intéressés.

Il reste les problèmes de conversion externe de ces chantiers, qui est nécessaire si l'on veut que la normalisation, la modernisation des chantiers navals proprement dits puissent se poursuivre de façon à absorber le surplus de main-d'œuvre.

Pour la conversion interne, vous connaissez le processus ; l'entreprise est directement responsable, mais peut compter sur la sollicitude des pouvoirs publics. Par l'aide à la conversion et les prêts du F. D. E. S., à caractère exceptionnel, les investissements de conversion peuvent être financés.

Il n'en demeure pas moins que c'est là un problème d'aménagement du territoire et que les décisions se heurtent aux difficultés, de caractère un peu particulier, qui concernent la région nantaise.

Je crois avoir ainsi répondu à M. Rey.

Le même raisonnement pourrait s'appliquer aux problèmes des chantiers de la Méditerranée.

Ainsi que je l'ai rappelé, une grande opération est en cours.

Il s'agit de la fusion de quatre sociétés importantes de chantiers navals qui aboutira nécessairement à une meilleure utilisation des moyens.

Il fallait trouver, là aussi, les ballons d'oxygène nécessaires à cette opération dont la durée sera relativement longue.

Je crois pouvoir dire que, jusqu'à la fin de l'année 1965, il ne devrait pas se poser de problème d'approvisionnement des chantiers.

Là encore, nous avons fait un effort particulier en ce qui concerne les bateaux qui doivent desservir la Corse, puisque nous pourrons — et je me réjouis, non seulement du point de vue des chantiers navals, mais du point de vue plus large, qui est celui des relations avec la Corse — commander deux bateaux supplémentaires qui permettront à la fois l'approvisionnement des chantiers de la Méditerranée, spécialistes de ces constructions et une desserte meilleure de l'île.

Telles sont les précisions que je puis donner en réponse aux questions qui m'ont été posées sur la construction navale.

Quant aux problèmes de l'armement, M. Bourges, rapporteur spécial, m'a posé une question sur la sélectivité de l'aide.

Les préoccupations exprimées par M. Bourges rejoignent celles du Gouvernement qui s'est toujours efforcé d'apporter des solutions dans ce domaine. Il convient de rappeler que les deux tiers des crédits sont réservés à l'aide à barème et que le texte adopté par le Parlement n'affecte qu'un tiers de ces crédits à l'aide complémentaire sélective, aide spécifique aux pétroliers.

Sans doute l'aide à barème est elle-même sélective, grâce à des barèmes variables suivant les trafics. Encore convient-il de souligner que le Parlement avait refusé de prévoir des coefficients de trafic et que ceux-ci n'ont pu être établis que par décret après un recours en Conseil constitutionnel.

C'est dire que le Gouvernement est convaincu du caractère indispensable de cette sélectivité. Il reste favorable à toute disposition tendant à l'augmenter, notamment par une majoration du pourcentage consacré à l'aide complémentaire sélective.

Dans le même ordre d'idées, M. Pleven a évoqué le problème de l'encouragement éventuel de lignes nouvelles, faisant allusion à un projet qui a déjà pris corps, celui de la liaison Bretagne-Espagne.

Dès sa création, l'aide à l'armement a tenu un très grand compte des lignes nouvelles à l'occasion de l'attribution de l'aide complémentaire. La commission qui examine les dossiers prend spécialement en considération les difficultés considérables que comporte l'ouverture de telles lignes nouvelles et accorde à l'armateur la contribution la plus élevée que permettent les crédits disponibles. Depuis peu, l'aide à barème, elle-même diversifiée en fonction des divers coefficients de trafic, permet d'octroyer une part accrue des crédits aux lignes nouvelles qui bénéficient d'un nouveau coefficient plus élevé que tous ceux qui avaient été fixés jusqu'à présent.

Cette mesure doit faciliter, en particulier, le réemploi d'une partie du trafic retiré d'Algérie.

Je réponds maintenant aux questions qui m'ont été posées concernant la pêche. Je serai bref parce que nous sommes à

peu près tous d'accord sur la politique qu'il importe de mener dans ce domaine et je ne répondrai qu'à des questions un peu particulières.

MM. Denvers et Bettencourt ont évoqué le débarquement du poisson étranger dans les ports français. Une certaine émotion se manifeste effectivement dans les ports de la Manche, en particulier à Boulogne-sur-Mer, à la suite de l'annonce de l'entrée en vigueur, à compter du 1<sup>er</sup> novembre prochain, d'un titre de circulation des produits pêchés par les bateaux des pays du Marché commun. Les pêcheurs craignent qu'à la faveur de ce titre de circulation les navires de pêche étrangers débarquent librement leur poisson dans les ports français sans acquitter ni les droits de douane, ni les taxes portuaires.

Je tiens à rassurer les pêcheurs.

Les règles du commerce extérieur, les droits de douane et les taxes portuaires demeurent inchangés. Les produits débarqués ne viendront pas en concurrence directe avec les produits de la pêche française dans les criées. Le titre de circulation ne permet pas le débarquement direct. Il représente une forme, adaptée à la pêche, d'un titre de circulation déjà en vigueur depuis quatre ans et doit s'analyser comme un rapprochement entre les services de douanes des pays de la Communauté.

La mesure n'a pas d'autre portée. Elle inquiète peut-être certains milieux de la pêche mais il convient que les pêcheurs français comprennent qu'ils n'ont rien à gagner dans une quelconque action d'obstruction qu'ils pourraient mener contre des marins étrangers. Je souhaite qu'ils comprennent bien la portée de la décision qui a été prise.

M. Michaud a parlé des accès aux lieux de pêche, problème qu'il connaît bien. Il sait qu'il est délicat puisqu'il s'agit de la nouvelle définition des eaux territoriales. Toutefois, je note son observation et j'en tiendrai le plus grand compte.

Je vais reprendre maintenant un certain nombre de questions relevant du domaine social et répondre, en particulier, à MM. Bourges, Fould et Le Guen qui m'ont parlé de l'augmentation du salaire forfaitaire servant de base au calcul des cotisations des marins et des prestations des armateurs.

Les salaires forfaitaires sont fixés en fonction des rémunérations réelles. Il a toujours été convenu qu'il ne devait pas y avoir un décalage trop important entre le salaire réel et le salaire forfaitaire. A la suite des travaux de la commission Forner, qui avait conseillé le rattrapage de l'écart entre ces deux salaires, le Gouvernement a décidé une première augmentation de 5 p. 100 des salaires forfaitaires des sept premières catégories de pensionnés. A l'occasion de l'augmentation des salaires de base, en juin 1964, une nouvelle augmentation a été décidée pour les marins. Le conseil supérieur de l'Etablissement des invalides de la marine, dans sa séance du 19 septembre, a estimé que cette augmentation pourrait être de 6 p. 100.

Le ministre des travaux publics a fait sienne cette proposition et un décret dans ce sens est actuellement proposé à l'accord du ministère des finances. Je crois qu'il fera l'objet d'une décision favorable.

M. Fould m'a parlé de la situation des veuves de marins victimes d'un accident de travail maritime. Je pense que tout le monde s'est félicité du décret pris au mois de septembre et qu'à cette heure tardive il n'y a pas lieu d'y revenir, à moins que M. le rapporteur ne le souhaite.

Un mot encore sur ces questions sociales pour répondre à l'inquiétude manifestée par M. Denvers sur la grève du remorquage à Dunkerque.

Je ne peux, au moment où je vous parle, que dire à M. Denvers que ce problème me préoccupe beaucoup. C'est une affaire délicate liée au relèvement éventuel des tarifs. En la matière, comme vous le savez, la politique de stabilisation du Gouvernement nous impose un certain immobilisme. Des solutions pratiques peuvent sans doute être trouvées sur place. Nous avons pris la décision d'envoyer dès aujourd'hui sur les lieux un administrateur général de l'inspection maritime. Il est en ce moment à Dunkerque. Je vous reparlerai probablement de cette question dans quelques jours.

M. Pleven et plusieurs de ses collègues ont parlé des écoles, et notamment de Paimpol.

La question des écoles doit toujours être replacée dans son cadre psychologique. Celle que l'on m'a posée au sujet de Paimpol le prouve. Nous essayons, en ce moment, de l'enseignement maritime d'une organisation plus rigoureuse. Il a fallu, pour cela, procéder à une nouvelle classification des écoles et distinguer entre celles qui dispensent :

ment général, celles qui dispensent un enseignement spécialisé et, à l'intérieur de ces écoles, distinguer encore entre les différents moments de l'éducation d'un marin. Il faut, en effet, tenir compte du fait que, pour la formation au long cours, l'école proprement dite comporte deux ans d'enseignement, après quoi le marin s'en va et revient terminer ses études pour obtenir le diplôme de capitaine. Cette situation impliquait une certaine division nouvelle des écoles, une certaine répartition des programmes et des cours entre les différentes écoles.

La réforme a-t-elle été irrationnelle ?

Je ne le crois pas. Je crois, au contraire, que le classement actuel des cinq écoles nationales est satisfaisant.

L'école du Havre reste celle des élèves officiers au long cours parce qu'elle dispose de moyens matériels excellents. Elle est de plus, comme vous le savez, un centre d'application pour les officiers en cours de carrière qui doivent recevoir une formation complémentaire.

L'école de Nantes forme essentiellement les radio-électriciens et elle est aussi, comme celle du Havre, un centre de formation complémentaire des officiers.

L'école de Paimpol a perdu sa section des élèves au long cours, ce qui est la conséquence et de la diminution du nombre des élèves pour l'année 1964-1965 et de la politique de jumelage des sections d'élèves officiers au long cours et d'élèves mécaniciens, mesures qui ont évidemment leur origine dans l'évolution de la technique navale.

Mais l'école de Paimpol, elle aussi, s'ouvre à une vocation nouvelle : elle va être l'école de promotion sociale de la marine marchande.

Quant à l'école de Saint-Malo, elle s'organise comme une école-pilote de pêche. Et M. le rapporteur Bourges connaît très bien la question.

L'école de Marseille, elle, comprend — et cela s'explique — toutes les sections d'enseignement, à l'exception de la section des élèves au long cours de deuxième année.

Je répondrai maintenant à M. Le Guen ainsi d'ailleurs qu'à tous les députés bretons qui allèguent que la Bretagne est négligée dans le domaine de l'enseignement maritime. Je citerai des chiffres, monsieur le rapporteur.

Dans les écoles nationales de la marine marchande, en 1957, sur un total de 1.645 élèves, on en comptait 669 répartis dans deux écoles bretonnes, c'est-à-dire un peu plus de 40 p. 100 de l'ensemble ; en 1963, pour un total de 1.742 unités, 837 élèves, soit 48 p. 100 de l'ensemble, ont suivi des cours dans trois écoles bretonnes. Il en est de même pour les écoles d'apprentissage maritime : on dénombre en Bretagne, en 1957, 720 apprentis sur un ensemble de 1.300 élèves, soit près de 52 p. 100 ; en 1964, on prévoit, dans le même nombre d'écoles, 820 apprentis sur un total de 1.496 unités, soit plus de 50 p. 100.

Cela démontre que la Bretagne n'a rien perdu et même a un peu gagné dans la répartition qui a été arrêtée par mon ministère.

En outre, presque toutes les écoles bretonnes sont neuves ; l'une est en construction à Aber-Vrach et une autre doit être mise en chantier, vous le savez, monsieur le rapporteur, dans votre bonne ville de Saint-Malo.

Voilà ce que je voulais dire en réponse à l'interpellation « bretonne ». (Sourires.)

Je répondrai brièvement à M. Michaud en ce qui concerne la navigation de plaisance.

Certaines mesures de sécurité dans ce domaine ont été prises touchant le permis de conduire et la prévention : il est envisagé que les propriétaires de bateaux dont la puissance est supérieure à dix chevaux soient soumis à une épreuve pratique de conduite, et à une épreuve de dépannage, qui est une chose importante en mer.

Les propriétaires de bateaux d'une puissance supérieure à cinquante chevaux devront subir les mêmes épreuves. Ils seront en outre soumis à une épreuve de barre et de route.

Dans le domaine de la prévention, un gros effort a été entrepris par la marine marchande en liaison avec d'autres administrations intérieures, la gendarmerie et la marine nationale. Ainsi, les accidents tendent-ils à devenir l'exception. Nous continuerons néanmoins à rechercher les mesures adéquates en la matière car je pense, comme vous, que le développement des sports de plaisance nécessitera probablement une police plus sévère.

Je réponds enfin à M. Pleven sur la pollution des eaux de mer.

La convention de 1962 n'est pas entrée en vigueur parce que le nombre de ratifications requis n'est pas encore atteint. Pour sa part, la France, vous le savez, a ratifié cette convention. Elle n'a pas manqué non plus de recommander à l'O. M. C. I., l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, de hâter les choses.

L'O. M. C. I. vient de créer un sous-comité chargé spécialement du problème de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures et dont la première réunion aura lieu au mois de février 1965, ce qui devrait contribuer à faire progresser, sérieusement cette fois, je pense, la lutte contre la pollution.

Le gouvernement français s'est toujours associé à toutes les mesures susceptibles de hâter la solution de ce problème et il continuera à le faire comme par le passé.

Je traiterai maintenant, brièvement, de la conchyliculture qui a été évoquée par MM. Fould et Michaud.

Tous les députés côtiers le savent, la conchyliculture est l'un des soucis majeurs du secrétariat général de la marine marchande. Notre département est disposé à confier, comme il l'a déjà fait, aux organismes professionnels des gisements naturels appauvris en vue de leur régénération. En outre, les expériences de captage de naissains seront effectuées par des professionnels avec l'aide de l'Etat et sous le contrôle de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes. Une première tentative sera faite en rade de Brest. Des résultats intéressants ont déjà été obtenus pour l'élevage des moules. Enfin, en ce qui concerne les structures de la profession, les services de la marine marchande prêtent leur concours à la création de coopératives conchyliques de pêcheurs artisanaux.

Je terminerai sur le problème général de l'automatisation. J'en ai d'ailleurs déjà parlé dans mon premier exposé.

J'ai, peut-être un peu brutalement aujourd'hui, mais je crois qu'il était temps de le faire, posé le problème de la rénovation profonde de la marine marchande.

Je sais bien qu'en France, on a souvent tendance à défendre les situations établies. On a tendance à considérer que, lorsqu'une certaine position sociale est acquise, on a le droit d'exiger de tous — pouvoirs publics, institutions — qu'elle soit maintenue. Les Français, autrement dit — tout au moins considérés individuellement car, collectivement, heureusement, il n'en est pas de même — ont trop tendance à refuser de voir que le monde évolue.

Eh bien ! aujourd'hui, notre marine marchande doit, sous peine de mort, se concentrer et se moderniser.

La concentration, je vous l'ai dit dans mon premier exposé, suit un rythme qui ne peut aller qu'en s'accroissant. Reste le problème des navires et celui des rapports entre les armateurs et les marins.

Les marins doivent comprendre que, s'ils veulent vraiment que survive cette industrie fondamentale dont personne en France, je pense, ne souhaite la disparition, il n'existe qu'un moyen de maîtriser l'économie, c'est de le dominer par la technique. Nos marins doivent comprendre que, désormais, il nous faut construire des bateaux sur lesquels ils seront moins nombreux mais dont la rentabilité sera considérablement accrue. Nous tenterons — nous l'avons déjà fait — lors de la mise en service de navires neufs d'obtenir l'accord des syndicats pour en assurer une exploitation rationnelle. Nous avons eu des difficultés et nous ne les avons pas toutes résolues de façon entièrement satisfaisante notamment sur le Var. Nous allons engager de nouvelles négociations pour un pétrolier que construisent les chantiers de l'Atlantique, le plus grand que nous ayons jamais construit, et qui jauge 90.000 tonnes. Nous avons obtenu un accord syndical. Je dis aux spécialistes, à ceux qui suivent particulièrement les problèmes syndicaux en la matière — et vous voyez à qui je fais allusion, monsieur Cermolacce (Sourires) — qu'il est de l'intérêt profond, vital, de la marine marchande que les marins comprennent que ces solutions sont les seules solutions d'avenir.

Certes, quelques poignées de marins peuvent se refuser à le comprendre. Les soulever serait une mauvaise affaire. Ce qui s'impose à long terme, c'est vraiment la modernisation profonde de la marine marchande.

Nous essayons, M. le secrétaire général de la marine marchande et moi-même, de reconsidérer tout ce problème qui, évidemment, comporte nombre d'imbrications. En particulier, à partir du moment où l'on décide de réduire le nombre des marins sur les bateaux, il faut leur donner de meilleurs salaires. C'est le problème que chacun, aujourd'hui, doit s'efforcer de résoudre.



et que j'essaie de résoudre. Il faut aussi prévoir que le marin, un jour, quittera la marine marchande pour, comme je l'ai dit, gagner ses invalides. Il nous faudra aussi réformer l'établissement national des Invalides de la marine. Il s'agit donc d'une réforme qui pose toutes sortes de problèmes indépendants.

Je supplie tous les intéressés, les armateurs comme les marins, les constructeurs comme les services, de bien comprendre que c'est dans cette voie qu'il faut s'engager. Sinon la marine marchande française sera incapable d'affronter la concurrence internationale et la construction navale française sera encore moins bien placée devant certains chantiers étrangers.

Je souhaite donc que les efforts de tous, à tous les échelons, syndicats et professionnels, soient cohérents et soutiennent la politique que le Gouvernement essaie de mener.

En votant le budget que je vous présente, vous contribuerez mesdames, messieurs, pour votre part, à cette œuvre. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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

Sur le titre III de l'état B, la parole est à M. Le Goasguen.

**M. Charles Le Goasguen.** Monsieur le ministre, je vais me permettre de vous poser quelques questions très brèves.

Premièrement, en ce qui concerne l'allocation de logement pour les marins-pêcheurs, quels sont les critères retenus pour l'évaluation des ressources ? Nous constatons, en effet, que les marins-pêcheurs semblent bénéficier d'un taux inférieur à celui qui est consenti à d'autres catégories professionnelles.

Deuxièmement, la promotion sociale. Quand les jeunes marins-pêcheurs sont embarqués, ils ne peuvent suivre les cours et ne totalisent pas le nombre d'heures de cours nécessaire pour bénéficier de la législation sur la promotion sociale. Ne pourrait-on, par le choix des périodes de cours, les mettre à égalité de chances avec leurs camarades non embarqués, ou sinon modifier le barème de cotation ?

Troisièmement, vous connaissez, monsieur le ministre, la situation des pensionnés et leurs revendications. Je n'y reviendrai donc pas. Mais je voudrais appeler votre attention sur ceux qui, bénéficiant d'une pension militaire, ne peuvent, en cas d'incapacité, percevoir de la caisse de prévoyance les indemnités journalières. Est-ce logique alors qu'ils versent, comme les autres, des cotisations pour bénéficier de cette sécurité ?

Quatrièmement, ne pouvez-vous envisager d'augmenter la durée des prêts du crédit maritime ?

Cinquièmement, en ce qui concerne la protection de la pêche, pouvez-vous préciser les mesures que vous entendez prendre pour assurer la protection de nos eaux en vue du repeuplement des fonds ?

Sixièmement, quand déposerez-vous votre projet de loi sur la pollution des eaux de la mer, notamment sur l'interdiction du rejet à la mer des hydrocarbures persistants ? Avant toute nouvelle convention ou création d'une juridiction *ad hoc*, que suggérerait M. Pléven, il importe de prendre, dans le cadre des conventions déjà ratifiées, les mesures nécessaires. Je sais que vous avez préparé un texte. Je souhaite que vous le soumettiez rapidement à la discussion de l'Assemblée.

Septièmement, l'adjonction d'auréomycine à la glace est d'un intérêt certain pour une meilleure conservation du poisson. Nous ne sommes pas compétitifs en matière de poisson surgelé. La pêche française a donc intérêt à améliorer la qualité de ses produits. La glace à l'auréomycine en est un moyen. Les Etats-Unis, le Canada, l'Angleterre et la Hollande l'utilisent et les poissons que nous en recevons nous le prouvent. Pouvez-vous aider nos marins pêcheurs à en faire l'essai ? Les ports de Boulogne et de Concarneau le souhaitent.

Huitièmement, s'agissant des ordonnances de Colbert, vous avez par avance, dans votre dernière déclaration, qui était courageuse, indiqué quelles étaient les solutions vers lesquelles vous souhaitez orienter l'Assemblée nationale. Je souhaite, moi aussi, que si l'on « enterre » Colbert, ses ordonnances soient remplacées et que nous nous orientions vers une marine à la mesure de notre temps.

Neuvièmement, les écoles de pilotage éprouvent quelques difficultés que vous connaissez. Mais vous savez aussi que jamais les radars ni les sonars ne remplaceront complètement la main sûre du pilote. Que pouvez-vous faire pour maintenir ou pour aider à maintenir ces écoles ?

Je vous prie d'excuser cette énumération, monsieur le ministre, mais je suis certain que vous apporterez à ces questions toute

votre attention et que, soit maintenant, soit au cours de la deuxième lecture de votre budget, vous pourrez nous apporter des apaisements.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** C'est votre dernière suggestion que je retiens, monsieur Le Goasguen. Je vous remercie de me l'avoir proposée. (*Sourires.*)

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

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (III : Marine marchande), au chiffre de 1.409.712 francs.

(*Ce titre, mis aux voix, est adopté.*)

**M. le président.** Sur le titre IV de l'état B, la parole est à M. Cermolacce.

**M. Paul Cermolacce.** Au chapitre 47-31, où figure la subvention à l'établissement national des invalides de la marine, nous enregistrons une augmentation de crédit de 28.900.000 francs. Il s'agit là, selon mes renseignements, d'abord d'une régularisation de mesures relevant de l'application du décret du 4 février 1964 qui majorait de 5 p. 100, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1963, les salaires forfaitaires, c'est-à-dire les pensions des marins. C'est donc, pour ma part, une mesure ancienne de l'ordre de 9 millions.

Comme mesure nouvelle, 19 millions sont inscrits sous le libellé suivant : crédit provisionnel destiné à couvrir l'incidence sur le montant de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'établissement national des invalides de la marine d'une éventuelle augmentation en 1964 et 1965 des salaires forfaitaires des marins servant de base au calcul des pensions.

Eventuelle augmentation ! Vous n'êtes donc pas convaincu, monsieur le ministre, de cette nécessité.

Il est vrai que vous hésitez à donner suite aux recommandations du groupe de travail que vous avez vous-même constitué, présidé par M. l'inspecteur général Forner et chargé de rechercher le décalage existant entre les salaires forfaitaires et les salaires réels, ce qui s'applique donc aux pensions.

Et pourtant, ce groupe de travail, auquel vous vous devez de faire confiance, a conclu que la notion de dégradation des salaires forfaitaires est aussi vieille que la notion du salaire forfaitaire lui-même et que l'application de l'article 55 de la loi de finances pour 1962 a donné lieu à des discussions constantes qui ont provoqué des retards sérieux dans la revalorisation des pensions. On s'accorde à dire que cette dépréciation est de l'ordre de 20 p. 100 ; pour être plus près de la réalité, disons qu'elle dépasse 40 p. 100.

Dans ses conclusions, le groupe de travail avait néanmoins indiqué qu'il y aurait lieu d'envisager, comme première étape, un augmentation de 10 p. 100 des salaires forfaitaires des sept premières catégories, qui pourrait être suivie d'un relèvement de tous les salaires forfaitaires. Mais au lieu de ce minimum, vous n'avez accordé qu'une augmentation de 5 p. 100 et vous en êtes resté là.

Depuis, de nouveaux aménagements de salaires sont intervenus, le 12 juin, entre les navigants et le comité central des armateurs. Vous avez alors parlé d'une nouvelle augmentation de 6 p. 100, mais à partir du 1<sup>er</sup> octobre et sans aucun rattrapage. C'est une nouvelle tricherie à l'encontre des pensionnés et des veuves de marins. C'est votre politique sociale en la matière.

Comment vous faire confiance dans ces conditions ? Vous êtes contraint quelquefois, par la force des choses, d'admettre la justesse d'une revendication, mais vous la minimisez dans son application.

C'est vrai aussi pour les veuves de marins du commerce victimes d'accidents professionnels. Nous demandions que, pour elles, la réparation fût calculée par assimilation aux dispositions prévues dans le régime général de la sécurité sociale. Vous avez, là aussi, pris un décret, dont nous ne méconnaissons pas l'importance, mais qui ne réalise pas l'assimilation complète que nous vous avions demandée.

Quand, monsieur le ministre, allez-vous faire droit à ces légitimes revendications ? Quand allez-vous mettre en application les conclusions de la commission Forner, au lieu d'envisager je ne sais quelle éventuelle augmentation ?

Il importe que les pensions des marins et des retraités soient majorées comme elles doivent l'être.

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

Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), au chiffre de 32.437.710 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 9.200.000 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 des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 1.600.000 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 des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 266.707.000 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 des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 150.877.000 francs.

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

#### [Article 51.]

**M. le président.** « Art. 51. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 24 de la loi n° 63-156 du 23 février 1963 portant loi de finances pour 1963 sont ainsi modifiées et complétées : 1965 : 260.607.000 francs ; 1966 : 83 millions de francs ; 1967 : 74 millions de francs ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 51.

(L'article 51, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits de la marine marchande.

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à une séance ultérieure.

— 3 —

#### DEPOT D'AVIS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Krieg 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 1965 (n° 1087). (Justice.)

L'avis sera imprimé sous le n° 1123 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 1965 (budgets annexes des essences et des poudres) (n° 1087).

L'avis sera imprimé sous le n° 1124 et distribué.

J'ai reçu de M. Weber un avis présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087), affaires étrangères (relations culturelles).

L'avis sera imprimé sous le n° 1125 et distribué.

— 4 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Mardi 27 octobre, à seize heures, première séance publique :

Discussion et vote sur la motion de censure déposée par MM. Abelin, Barnaudy, Bosson, Bourdellès, Bruguerolle, Charpentier, Chazalon, Charvet, Fréville, Philippe, Pillet, Jaillon, Méhaignerie, Michel Jacquet, Rémy Montagne, Orvoen, Le Guen,

Maurice Faure, Duhamel, Georges Bonnet, Billères, Morlevat, Berthouin, Barrière, Schloesing, Desouches, de Pierrebouge, Robert Fahre, Mitterrand, Fouet, Antonin Ver, Bouthière, Durafour, François-Benard, Chandernagor, Ayme, Raoul Bayou, Boulay, Couzinet, Delmas, Gaudin, Marceau Laurent, Gilbert Faure, Max Lejeune, Loustau, Lucien Milhau, Regaudie, Var, Privat, Vignaux, Dumortier. (Application de l'article 49, alinéa 2, de la Constitution.)

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique : Suite de la discussion et vote sur la motion de censure. La séance est levée.

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

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

#### 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 28 octobre 1964, à dix-neuf heures, dans les salons de la Présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

#### Nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes.

Dans sa première séance du 23 octobre 1964, l'Assemblée nationale a nommé :

MM. Bayou.  
François-Bénard.  
Jacquet (Michel).  
Jaillon.  
Lamps.  
Laurin.  
Pic.  
Raffier.

MM. Raullet.  
Rey (Henry).  
Richards.  
Roux.  
Sanglier.  
Tricon.  
Voilquin.

#### 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. »

11310. — 23 octobre 1964. — M. Rossi demande à M. le ministre de la construction s'il est exact que le fonds national de l'habitat ne concéderait plus aucun avantage pour des locations nouvelles dans des villes de moins de 10.000 habitants, et, dans l'affirmative, quelles mesures il compte prendre pour porter remède à une situation qui pénalise gravement les propriétaires de ces localités.

11311. — 23 octobre 1964. — M. Bouthière demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques s'il envisage pas de faire bénéficier les anciennes sociétés immobilières des mêmes avantages fiscaux que les nouvelles sociétés d'investissements.

11312. — 23 octobre 1964. — M. Desouches rappelle à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que le règlement d'application de l'article 35 de la loi n° 63-156 du 23 février 1963 portant loi de finances pour 1963 n'est pas encore paru, et que certains invalides de guerre attendent avec impatience cette parution. Les pensionnés bénéficiaires de cette mesure, qui devait prendre effet du 1<sup>er</sup> janvier 1963, attendent toujours en vain qu'il soit apporté une amélioration à leur sort. Il lui demande de lui faire connaître dans quel délai il compte faire paraître ce règlement d'application.

11313. — 23 octobre 1964. — M. Raust demande à M. le ministre des affaires étrangères: 1° s'il est exact que les nouveaux contrats proposés aux experts de la coopération technique en Tunisie se traduisent par des diminutions de rémunérations, variant de 500 à 1.000 F par mois; 2° s'il est exact que l'application de ces nouveaux contrats va mettre à leur charge une partie importante des frais de déménagement de retour, alors que le déménagement a été remboursé à l'aller; 3° si les rémunérations ainsi diminuées vont être calculées en dinars et non en francs, ce qui aurait pour effet de les abaisser de 25 p. 100, alors que le coût de la vie augmente rapidement en Tunisie; 4° quelles mesures ont été prises à l'égard de l'activité de sociétés françaises qui opèrent pour le gouvernement tunisien, depuis le début de mai 1964, parallèlement aux mesures prises à l'égard des experts fonctionnaires français qui étaient détachés auprès du secrétariat d'Etat à l'agriculture.

11314. — 23 octobre 1964. — M. Ayme demande à M. le ministre de l'éducation nationale si un professeur adjoint d'éducation physique, âgé de cinquante-six ans, ayant vingt-trois ans d'enseignement, plus quinze ans de service actif dans l'armée et sept campagnes, bénéficiant déjà à titre militaire d'une pension proportionnelle depuis vingt-trois ans, peut prétendre faire valoir ses droits à la retraite d'ancienneté.

## REPONSES DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### AGRICULTURE

10626. — M. Bérard expose à M. le ministre de l'agriculture que des coopératives vinicoles ont admis, malgré l'engagement total d'apports fixé par les statuts, d'autoriser des sociétaires à n'effectuer que des apports partiels. Il lui demande si les coopératives intéressées peuvent régulariser leur situation, en prévoyant à l'article 7 de leurs statuts un engagement d'apport total concomitamment avec un engagement d'apport partiel fixé au moment de l'adhésion, pour certains sociétaires. (Question du 12 septembre 1964.)

Réponse. — Il appartient aux sociétés coopératives agricoles de production, au moment de leur constitution, de déterminer les modalités de l'engagement d'apport qu'il sera demandé aux adhérents de souscrire, l'engagement d'apport total n'étant pas impératif ainsi qu'il ressort des dispositions de l'article 7 des statuts types, et des notes correspondantes, établies en application de l'article 8, alinéa 7, du décret du 4 février 1959 modifié. Rien ne s'oppose, dans ces conditions, à ce que la possibilité d'engagements d'apport total et d'apport partiel soit prévue concomitamment dans les statuts. Il apparaît cependant que, dans le cas particulier signalé, la modification statutaire qui pourrait être envisagée ne régulariserait pas pour autant, pour le passé, la situation des sociétaires qui, ayant souscrit des engagements d'apport total, n'auraient effectué que des apports partiels.

10627. — M. Bérard expose à M. le ministre de l'agriculture qu'une coopérative agricole fruitière désire entreprendre la construction de chambres froides pour assurer la conservation des fruits. Cependant, certains sociétaires ne sont pas d'accord pour la réalisation de cette construction et désirent que la coopérative continue à leur assurer exclusivement le conditionnement et la commercialisation de leurs apports. Il lui demande s'il est possible, pour cette coopérative, d'effectuer une discrimination entre ses sociétaires; et si ceux qui désirent construire peuvent être les seuls à participer au remboursement des prêts consentis sans solidarité avec les autres adhérents. Il apparaît d'ailleurs en ce cas que tous les sociétaires auraient un droit sur l'ensemble du patrimoine social, lorsque les emprunts seraient entièrement remboursés. (Question du 12 septembre 1964.)

Réponse. — La décision prise par la coopérative agricole fruitière visée par l'honorable parlementaire, d'entreprendre la construction de chambres froides pour assurer la conservation des fruits devra prévoir les modalités de financement de l'opération. Si cette opération a pour conséquence de modifier les engagements des sociétaires et d'augmenter le nombre de leurs parts de capital social, il apparaît que les sociétaires qui ne désiraient pas utiliser les

services de cette nouvelle installation ne seraient pas soumis aux obligations découlant des modifications de leurs engagements. Le fonctionnement de la chambre froide donnerait lieu dans ce cas, comme il est dit à l'article 46, paragraphe 4, des statuts types, à l'établissement d'une subdivision du compte d'exploitation de la société dont les résultats seraient fonction des opérations effectuées par chacun des sociétaires au titre de cette subdivision et retraceraient notamment les charges d'emprunt qui pourraient y afférer. Il n'en serait pas de même si la réalisation projetée ne se traduisait par aucune modification dans les engagements souscrits par les sociétaires. La décision prise s'imposerait dans cette hypothèse à tous les sociétaires qu'il s'agisse d'un financement sur ressources propres, par emprunt ou par augmentation collective de capital dans les conditions définies par l'article 11 du décret du 4 février 1959 modifié. Dans tous les cas, la responsabilité financière du sociétaire jouerait comme il est prévu à l'article 45 du décret précité.

10725. — M. Alduy demande à M. le ministre de l'agriculture s'il peut lui faire connaître: 1° quel est le nombre de fonctionnaires de son département ministériel « Morts pour la France », au cours des événements de la guerre 1939-1945; 2° parmi ceux-ci, combien étaient mariés; 3° quel est actuellement dans son ministère le nombre de veuves de guerre — non remariées — qui perçoivent une pension de réversion de veuve de fonctionnaire « Mort pour la France ». (Question du 19 septembre 1964.)

1<sup>re</sup> réponse. — Les précisions demandées exigent une enquête détaillée auprès des différents services gestionnaires. Les résultats de cette enquête, actuellement en cours, seront communiqués dès que possible à l'honorable parlementaire.

#### ARMÉES

10618. — M. Waldeck Rochet rappelle à M. le ministre des armées qu'au cours d'une conférence de presse, tenue en juin 1964, les élus du comité central d'entreprise et les représentants des organisations syndicales de la S. N. E. C. M. A. ont démontré que l'étude et la fabrication de moteurs d'avions par la S. N. E. C. M. A. était une question d'intérêt national. Considérant que le projet de moteur M. 45, conçu par les bureaux d'études de la S. N. E. C. M. A., s'avère pleinement valable pour équiper des appareils de la catégorie Mystère 30 ou similaires et que la réalisation d'un tel projet aurait pour avantage de donner du travail aux usines françaises d'aviation, il lui demande s'il n'envisage pas d'inclure ce projet dans la loi de programme concernant l'aviation française. (Question du 12 septembre 1964.)

Réponse. — Le moteur M. 45 présente un intérêt certain pour équiper des avions civils de la classe Mystère 30. Mais il n'entre pas dans les attributions du ministre des armées de financer l'étude et la réalisation de tels matériels. Toutefois, en raison de l'intérêt que pourrait offrir un tel moteur pour des programmes militaires, une participation aux études de l'avant-projet a figuré au budget 1964 des armées; elle sera éventuellement envisagée pour le budget 1965, compte tenu de l'orientation de ces programmes militaires.

10612. — M. Rémy Montagne appelle l'attention de M. le ministre des armées sur le sort des veuves de militaires à retraite proportionnelle dont le mariage, n'ayant pas été contracté deux ans au moins avant la cessation de l'activité du mari, a néanmoins duré plus de six ans. Il lui demande: 1° si, par extension de l'article 55 du code des pensions civiles et militaires de retraite, il ne serait pas possible de leur accorder le droit à pension qui est reconnu dans les mêmes conditions aux veuves de militaires à pension d'ancienneté; 2° dans l'affirmative, si une telle faveur pourrait s'appliquer, avec effet rétroactif ou non, à toutes les veuves se trouvant dans ce cas lors de la promulgation des textes à intervenir. (Question du 26 septembre 1964.)

Réponse. — 1° Le projet de loi portant réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite, qui est actuellement en cours de discussion devant le Parlement, contient des dispositions tendant à faire bénéficier les veuves de retraités, civils ou militaires, ayant accompli plus de quinze années de services civils ou militaires effectifs d'un droit à pension de réversion. Aux termes de l'article L. 38 du projet de code annexé à ce projet de loi, lorsque les intéressées ne remplissent pas les conditions d'antériorité de mariage, ce droit est reconnu s'il existe au décès du mari ou de plusieurs enfants mineurs issus du mariage ou si le mariage, antérieur ou postérieur à la cessation de l'activité, a duré au moins six années; 2° l'article 9 du projet de loi prévoit qu'un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles une allocation annuelle pourra être attribuée aux veuves non remariées visées au 2° de la présente question.

10989. — M. Delong demande à M. le ministre des armées s'il envisage, pour les combattants volontaires de 1914-1918 ayant également combattu volontairement en 1939-1945, l'octroi d'un contingent spécial dans l'ordre de la Légion d'honneur ou de médailles militaires. (Question du 2 octobre 1964.)

Réponse. — En application de l'article R. 14 du code de la Légion d'honneur et de la médaille militaire, c'est au Président de la République qu'il appartient de fixer, par décrets pris pour une période de trois ans, les contingents dans la limite desquels s'opèrent l'avancement et l'admission dans l'ordre de la Légion d'honneur ; aux termes de l'article R. 138, les contingents de médaille militaire sont fixés selon une procédure semblable. Ces dispositions excluent la possibilité de créer des contingents exceptionnels, sauf en temps de guerre. Cependant, la possibilité demeure toujours offerte aux anciens combattants de la première guerre mondiale de bénéficier du contingent spécial ouvert en leur faveur par le décret du 21 octobre 1959 modifié, sous réserve qu'ils soient médaillés militaires et qu'ils aient obtenu cinq titres de guerre en 1914-1918. En ce qui concerne la médaille militaire, les anciens combattants de la première guerre mondiale peuvent faire l'objet d'une proposition s'ils sont titulaires de deux titres de guerre ou s'ils ont reçu une blessure ayant entraîné une invalidité d'au moins 50 p. 100.

11064. — M. Bizet rappelle à M. le ministre des armées que, astreint à assurer un service permanent, le gendarme ne peut bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire que si les besoins du service le permettent. En outre, son repos doit être pris à la résidence, afin que le bénéficiaire soit en mesure de répondre au premier appel. Bien souvent, en raison des absences dues aux permissions ou aux maladies, et aussi par suite de l'insuffisance des effectifs, cette journée de repos hebdomadaire ne peut être accordée. Il lui demande si pour remédier à cette situation regrettable, il ne serait pas possible d'envisager une organisation susceptible de permettre à chaque gendarme de bénéficier effectivement d'un jour de repos hebdomadaire, sans que l'intéressé soit tenu de demeurer ce jour-là à la résidence. (Question du 7 octobre 1964.)

Réponse. — La circulaire n° 26344 DN/GEND.T. du 15 juillet 1947 rappelle les dispositions réglementaires qui accordent à tout sous-officier de la gendarmerie un jour de repos hebdomadaire effectif, et demande au commandement de se montrer libéral pour délivrer les titres de permission permettant aux intéressés de quitter leur résidence à cette occasion. Ces prescriptions sont, dans l'ensemble, parfaitement appliquées, et les rares restrictions qui ont pu être localement apportées au régime qu'elles définissent ne résultent que d'exigences de service très exceptionnelles.

### CONSTRUCTION

10453. — M. Mer rappelle à M. le ministre de la construction la réponse qu'il a faite le 29 février 1964 à sa question écrite n° 8861 du 25 janvier 1964 concernant la délivrance d'un permis de construire pour un immeuble d'habitation situé 18, avenue Elisée-Recus, à Paris (7<sup>e</sup>) ; et lui expose : 1° que la commission des sites, perspectives et paysages du département de la Seine avait, lors de sa séance du 12 décembre 1962, refusé d'approuver le premier projet en émettant des réserves non seulement sur le dessin de façade et le matériau, mais aussi sur les coefficients d'utilisation du sol, le pourcentage d'occupation du terrain et le nombre des étages. Or, il semble évident que sur ces trois points elle n'a pas obtenu satisfaction ; 2° que le ministère des affaires culturelles, consulté sur le permis de construire en question avait — bien que le service des monuments historiques ait au départ souhaité que le nombre des étages ne dépasse pas trois (pour des raisons d'échelle avec les immeubles voisins) — accepté qu'il soit porté à quatre au maximum. Or le nombre prévu en définitive est de cinq ; 3° que — selon les termes propres du directeur de l'urbanisme de la Seine (Débats du conseil municipal de Paris, séance du 16 mars 1964, B. M. O. du 27 mars) — des tolérances ont été accordées en ce qui concerne les coefficients de densité et les superficies de construction du sol. Il lui demande : 1° les raisons de ces divers errements, tolérances et dérogations, qui ont provoqué une légitime émotion auprès des habitants du quartier du Champ-de-Mars ; 2° s'il ne pense pas devoir revenir sur lesdites tolérances, qui pourraient entraîner d'éventuels recours en annulation du permis de construire. (Question du 22 août 1964.)

Réponse. — Les questions posées par l'honorable parlementaire appellent les réponses suivantes : 1° l'article 4 de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 1958 portant règlement d'urbanisme pour la ville de Paris, seul texte ayant valeur juridique jusqu'à l'approbation du plan directeur d'urbanisme de la capitale, dispose que dans les zones de protection des sites, telle que celle où est situé le terrain de l'opération en cause, la commission des sites, perspectives et paysages peut être consultée, mais ne confère aucun caractère obligatoire à cette consultation. Le préfet de la Seine a néanmoins estimé opportun de soumettre le dossier à ladite commission qui, dans sa séance du 12 décembre 1962, a formulé un certain nombre d'observations et de souhaits. Un projet remanié, répondant à ces désirs, ayant été par la suite soumis à l'administration, il n'a pas paru utile de le soumettre à nouveau à la commission ; cette pratique aurait eu comme seul effet d'entraîner un allongement du délai d'instruction du dossier. Il est néanmoins précisé que le matériau de construction sera bien la pierre de taille et qu'en ce qui concerne le dessin des façades, celui-ci doit être communiqué, avant exécution des travaux, aux services de la préfecture, qui pourront ainsi s'assurer s'il correspond bien au vœu de la commission. Par contre, les questions se rapportant au coefficient d'utilisation du sol et au pourcentage d'occupation du sol relèvent du domaine adminis-

tratif et le préfet est seul compétent pour veiller au respect de ces réglementations ; 2° le nombre d'étages « droits » du bâtiment est effectivement de quatre ; le cinquième étage, du fait de sa situation en retrait des façades, n'est pas susceptible de porter atteinte aux diverses perspectives du Champ-de-Mars et au caractère des abords de cette esplanade. Au surplus, le volume général de l'immeuble demeure dans les gabarits fixés par le cahier des charges du lotissement du Champ-de-Mars de 1924 et s'harmonise par conséquent avec de nombreux bâtiments à cinq étages antérieurement construits dans le secteur ; 3° l'arrêté préfectoral du 20 décembre 1958 susvisé ne contient aucune disposition concernant le coefficient d'utilisation du sol ni le pourcentage d'occupation du sol. Il n'y avait donc pas à déroger à cet arrêté ; il convenait seulement d'apprécier si les caractéristiques du projet sur ces deux points étaient compatibles avec les dispositions du plan directeur d'urbanisme en instance d'approbation. Ces caractéristiques sont les suivantes : coefficient d'utilisation du sol : 3,04 ; pourcentage d'occupation du sol : 57 p. 100. Il ne peut être soutenu que l'esprit du plan directeur a été en l'occurrence méconnu.

### FINANCES ET AFFAIRES ÉCONOMIQUES

4198. — M. Escande expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que le plafond des ressources annuelles auquel est subordonné le paiement de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité n'a pas été relevé. Il s'ensuit que les titulaires de petites pensions, relevés récemment en raison de l'augmentation du coût de la vie, atteignent désormais le plafond de ressources et perdent ainsi le bénéfice de la part d'allocation qui leur était servie sur le fonds national de solidarité ainsi que les trois compléments qui s'y trouvaient joints ; qu'ainsi, malgré l'augmentation de leur pension, leurs moyens d'existence ne s'en trouvent pas améliorés. Il lui demande si un relèvement de ce plafond de ressources est prévu pour un très proche avenir et si une indexation sur le S. M. I. G. est envisagée. (Question du 19 juillet 1964.)

4293. — M. Palmero expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que, du fait de l'augmentation du taux des pensions, la plupart des retraités ont perdu le droit à l'allocation du fonds de solidarité, dont le plafond de ressources n'a pas été relevé. Il lui demande s'il n'envisage pas, dans l'immédiat, de rétablir cette situation en élevant le plafond de ressources prévu pour l'attribution de l'allocation du fonds de solidarité. (Question du 25 juillet 1964.)

Réponse. — Les chiffres limites des ressources prises en considération pour l'attribution de l'allocation supplémentaire du F. N. S. ont été relevés par décret n° 63-921 du 6 septembre 1963 ; les plafonds ont été portés : 1° à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1963 à 2.900 F pour une personne seule et à 4.400 F pour un ménage ; 2° à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1964 à 3.100 F et à 4.700 F. Le Gouvernement, soucieux d'améliorer la situation des personnes âgées les plus défavorisées a décidé d'augmenter, en trois étapes de 100 F chacune le montant des allocations de base attribuées à ces vieillards les 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> juillet 1965 et 1<sup>er</sup> janvier 1966. Ces augmentations seront accompagnées d'une élévation correspondante des plafonds de ressources pris en considération pour l'attribution desdites allocations ainsi que de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité.

8556. — M. Dellaune, attire l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur la disparition, qui s'accélère, des artisans ruraux. Ceux-ci désertent les campagnes, car ils peuvent difficilement faire face à leurs affaires, compte tenu des diverses charges qui leur sont imposées, à la fois dans le domaine fiscal et en ce qui concerne les cotisations de retraite. Cet exode devient de plus en plus catastrophique pour les agriculteurs qui se verront bientôt obligés de se rendre dans des grandes agglomérations, parfois éloignées, pour la moindre réparation de leur matériel agricole. Il lui demande si des études ont été entreprises pour qu'interviennent des mesures visant à maintenir les artisans dans nos campagnes. Il semble qu'il y aurait lieu de prendre des dispositions de tous ordres, et qu'en particulier, de nouveaux avantages fiscaux devraient intervenir en faveur des artisans. (Question du 1<sup>er</sup> juin 1964.)

Réponse. — Les conditions auxquelles l'octroi du régime fiscal artisanal est subordonné sont très libérales et se trouvent remplies par la quasi-totalité des artisans ruraux. A peu d'exception près, ceux-ci bénéficient donc d'un régime fiscal très favorable. C'est ainsi, notamment, qu'ils sont exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée et supportent uniquement la taxe locale sur le chiffre d'affaires dont le taux, 2,75 p. 100 est relativement modique. En matière d'impôts directs, ils bénéficient pour le calcul de la taxe complémentaire d'un abattement à la base de 4.400 F. D'autre part, les intéressés sont exonérés de la contribution des patentes lorsqu'indépendamment des membres de leur famille, ils n'utilisent que le concours d'un ou plusieurs apprentis. En outre, les artisans ruraux qui relèvent du régime agricole de sécurité sociale échappent aussi bien au versement forfaitaire de 5 p. 100 prévu à l'article 231 du code général des impôts qu'au versement forfaitaire perçu au profit du budget annexe des prestations sociales agricoles, pour les salaires versés à la main d'œuvre qu'ils occupent. Par voie de conséquence, ils sont exonérés de la taxe d'apprentissage et de la participation obligatoire des employeurs à l'effort de construction. Enfin, soucieux de tenir compte de la situation particulière des artisans et de



l'intérêt qu'ils présentent sur le plan économique et social, le Gouvernement a inséré dans le projet de loi de finances pour 1965 une disposition ramenant de 6 p. 100 à 3 p. 100 le taux de la taxe complémentaire frappant les bénéficiaires réalisés par les intéressés. Cette disposition qui aura pour effet d'alléger sensiblement la charge fiscale de ces contribuables répond directement aux préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire.

**10101.** — **M. Arthur Moulin** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la situation où se trouvent les personnes qui avaient souscrit une assurance auprès de la mutuelle du Sud-Ouest, dont l'agrément a été retiré par un arrêté paru au *Journal officiel* du 28 juin 1964. Pour une large part, ces assurés n'ont pas été avisés à temps de la résiliation de leur police, en raison des vacances ou de déplacements, et se trouvent actuellement en infraction malgré leur bonne foi. Il lui demande les mesures qui ont été prises pour sauvegarder leurs intérêts et ceux des ayants droit à la suite d'accidents dont ils auraient pu être les auteurs pendant une période de non-assurance involontaire. (*Question du 11 juillet 1964.*)

**Réponse.** — La législation actuellement en vigueur prévoit qu'en cas de retrait d'agrément d'une société d'assurances, les contrats souscrits auprès de cette société cessent de plein droit d'avoir effet dix jours après la publication au *Journal officiel* de l'arrêté portant retrait d'agrément. Cette législation prescrit également des formalités de publicité de caractère général dont l'efficacité peut, en effet, ne pas sembler suffisante. C'est pourquoi, dans le cas d'espèce visé par l'honorable parlementaire, la procédure de retrait d'agrément ayant été engagée depuis de nombreux mois et, notamment, l'avis favorable du conseil national des assurances ayant été rendu au mois de mars 1964, la société elle-même, ses agents et les courtiers, par l'intermédiaire desquels les contrats avaient été souscrits, se sont efforcés de prévenir individuellement les assurés de retrait d'agrément et de ses conséquences. Les mesures prises paraissent avoir produit effet puisque, à ce jour, il n'a été signalé à l'administration aucun accident qui aurait été causé, depuis le retrait d'agrément, par un assuré de « La mutuelle du Sud-Ouest » non titulaire d'une autre assurance. Néanmoins, une réforme de la législation est actuellement à l'étude en vue notamment de faire prendre en charge, jusqu'à leur prochaine échéance annuelle, les contrats souscrits auprès d'une société défaillante et couvrant les risques obligatoires, d'allonger le délai de dix jours précité, et d'organiser la publicité de telle sorte que tous les titulaires de contrats puissent être individuellement avisés du retrait d'agrément. Cette réforme, qui fera l'objet d'un projet de loi évitera toute interruption de garanties et permettra aux assurés de disposer du temps nécessaire pour souscrire un nouveau contrat.

**10835.** — **M. Godefroy** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur le projet de loi n° 1044 que le Gouvernement vient de déposer sur le bureau de l'Assemblée nationale, projet portant réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite. Une disposition de ce nouveau code prévoit le droit à la réversion de la pension proportionnelle pour les veuves dont le mariage a été contracté après la cessation d'activité du mari, droit qui, jusqu'ici, leur avait été refusé. Il lui demande s'il compte faire en sorte que cette disposition ait un effet rétroactif et suggère, à cet effet, l'insertion, dans le texte même du code, de la mention : « ces dispositions seront applicables quelle que soit la date du décès du mari, même s'il est survenu avant la promulgation de la présente loi ». (*Question du 26 septembre 1964.*)

**Réponse.** — La question posée par l'honorable parlementaire comporte une réponse négative. Conformément au principe général de la non-rétroactivité des lois, d'application constante en matière de pension, les dispositions auxquelles il se réfère, insérées dans le projet de réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, ne pourront trouver application qu'à l'égard des agents ou de leurs ayants cause dont les droits s'ouvrirent postérieurement à leur intervention. Toutefois, il est prévu dans les dispositions transitoires annexes dudit projet de réforme qu'un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles une allocation annuelle pourra être attribuée aux veuves dont le mari est décédé antérieurement à la promulgation du nouveau code.

**10837.** — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'il apparaît, de sa réponse du 22 août 1964 à la question écrite n° 9842 de **M. Balmigère**, député, que l'extension du bénéfice du régime des retraites complémentaires des assurances sociales en faveur des agents auxiliaires à temps complet de l'Etat n'est pas encore envisagée par son département ministériel. Or, les personnels non titulaires recrutés après l'intervention de la loi du 3 avril 1950 portant réforme de l'auxiliaire subissent un préjudice certain du fait de leur exclusion du champ d'application du décret n° 59-1569 du 31 décembre 1959. En exemple des difficultés rencontrées et des préjudices subis par les intéressés, il expose le cas ci-après : un agent de bureau auxiliaire à temps complet, employé depuis plus de six ans à la direction régionale de la sécurité sociale de Marseille a demandé son inscription à l'I. G. R. A. N. T. E. En réponse, cet organisme l'informait que les services accomplis étaient validables au titre du décret cité en objet et que son affiliation devait être effectuée par son employeur.

Au vu de cette réponse, le dossier de l'intéressé a été transmis aux services du ministère du travail, qui refusèrent l'affiliation sollicitée en application des dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 59-1569 du 31 décembre 1959, texte excluant du champ d'application du régime de retraite complémentaire les agents auxiliaires recrutés en application de l'article 2 de la loi du 3 avril 1950. Les services du ministère du travail lui faisaient connaître, d'autre part, que l'affiliation des auxiliaires recrutés postérieurement à la promulgation de la loi du 3 avril 1950 était étudiée par les services du ministre d'Etat chargé de la réforme administrative. Sur ce dernier point, en réponse à la question écrite n° 8401 de **M. Chazé**, député, **M. le ministre d'Etat** chargé de la réforme administrative, interrogé sur l'extension du régime de retraite de l'I. G. R. A. N. T. E. aux auxiliaires des administrations de l'Etat, indiquait en date du 12 juin 1964, que certaines catégories d'auxiliaires bénéficieraient prochainement du régime précité. Tenant compte de l'intérêt du règlement des demandes légitimes des agents en cause, considérant par ailleurs qu'il serait pour le moins anormal que les agents auxiliaires de l'Etat soient exclus des dispositions relatives à la retraite complémentaire alors que celles-ci sont appliquées dans la quasi-totalité du secteur privé, il lui demande à quelle date, en accord avec son collègue chargé de la réforme administrative, il pense publier le texte portant affiliation à l'I. G. R. A. N. T. E. des agents auxiliaires des services de l'Etat, employés à temps complet. (*Question du 26 septembre 1964.*)

**Réponse.** — Il est indiqué à l'honorable parlementaire que le projet de décret modifiant le décret n° 59-1569 du 31 décembre 1959 de manière à permettre l'affiliation au régime de l'I. G. R. A. N. T. E. des auxiliaires employés à temps plein et recrutés en application de l'article 2 de la loi du 3 avril 1950, est actuellement soumis aux contreseings des divers départements ministériels concernés. L'insertion au *Journal officiel* de ce modificatif ne saurait donc tarder maintenant.

**11018.** — **M. Ponceillé** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur les points suivants : le plan de stabilisation prévoit que les hausses de salaires doivent être imputées sur l'amélioration de la productivité et qu'elles ne sauraient être invoquées à l'appui d'une demande de déblocage de prix. D'autre part, le V<sup>e</sup> plan de modernisation et d'équipement prévoit une hausse moyenne de salaires de 3 p. 100 par an. Quel sera, dans ces conditions, le sort des salariés dans les secteurs d'activités qui, tant par le fait de leur nature que par celui de la législation à laquelle elles sont soumises, ne peuvent espérer aucune amélioration de leur productivité. Ce cas est, notamment, celui de l'hospitalisation. La composition en personnel des établissements hospitaliers est fixée, par rapport aux nombres de lits de malades, par les décrets n° 46-1834 du 20 août 1946 et n° 56-284 du 9 mars 1956 pour le secteur privé, et par diverses instructions ministérielles pour le secteur public. Au demeurant, le perfectionnement technique de ces établissements ne peut avoir pour objet que l'amélioration des soins, sans répercussion sensible sur la productivité. Il ne peut donc aboutir qu'à un renchérissement des prestations évaluées en journées d'hospitalisation. Il lui demande quelles mesures concrètes il compte adopter pour que la profession hospitalière, tant dans le secteur privé que dans le secteur public, déjà largement défavorisée par rapport aux autres secteurs d'activité, ne voit pas sa situation se dégrader encore. Il attire son attention sur l'extrême urgence de ces mesures pour enrayer la désertion de la profession hospitalière, déjà aux prises avec des difficultés de recrutement, telles qu'elles risquent, faute de personnel nécessaire, de rendre vain l'effort d'investissement réalisé, tant par les pouvoirs publics que par l'initiative privée. (*Question du 6 octobre 1964.*)

**Réponse.** — Il ne découle pas de l'application du plan de stabilisation et des efforts entrepris pour contenir l'évolution des prix de journée dans les hôpitaux que les personnels de ces établissements ne pourraient bénéficier d'aucun relèvement de leur rémunération au cours des prochaines années. Les personnels des établissements publics d'hospitalisation, de soins ou de cure obtiendront des relèvements de rémunération d'un ordre de grandeur comparable à celui qui sera retenu pour l'ensemble de la fonction publique. Il est permis de penser que leurs collègues des établissements privés bénéficieront de relèvements de rémunération semblables. Mais, même dans le domaine hospitalier, il est possible de rechercher dans une meilleure organisation des services les moyens de compenser l'incidence financière de ces hausses de salaires, au lieu de les répercuter automatiquement sur les prix de journée ; l'extrême diversité des tarifs pratiqués par les divers établissements tant publics que privés laisse penser que cette position n'est nullement incompatible avec les données particulières du secteur hospitalier.

## INTERIEUR

**10851.** — **M. Planta** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** que le décret n° 61-544 du 30 décembre 1961 a abrogé l'arrêté interministériel du 20 juin 1947 autorisant les collectivités à attribuer une rémunération aux fonctionnaires des eaux et forêts qui leur prêtent leur concours hors de leurs attributions normales et que cette abrogation, prenant effet du 1<sup>er</sup> janvier 1962, a été confirmée par le décret n° 63-969 du 20 septembre 1963. Il lui signale que le défaut de textes d'application concernant le régime d'intervention des fonctionnaires des eaux et forêts dans les affaires des collectivités ne permet pas aux préfets d'approuver les délibérations des conseils municipaux accordant des indemnités aux personnels

intéressés pour les travaux qu'ils sont cependant autorisés à effectuer. Il lui demande, en conséquence, s'il compte donner aux préfets les instructions nécessaires au règlement des questions ainsi en instance depuis plus de deux ans et, en tout état de cause, le prie de lui faire connaître les mesures qu'il compte prendre en vue d'une application rapide des dispositions de l'article 2 du décret du 20 septembre 1963 susvisé. (Question du 26 septembre 1964.)

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article 2 du décret n° 63-969 du 20 septembre 1963, qui a été pris sur l'initiative du ministre de l'agriculture, les conditions générales d'intervention à titre onéreux des fonctionnaires des eaux et forêts dans le domaine des collectivités locales soumis au régime forestier seront fixées par un arrêté interministériel (agriculture, intérieur, finances) qui prendra effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1962. Cet arrêté, d'ores et déjà signé par les trois ministres intéressés, sera publié prochainement au *Journal officiel*. Une circulaire interministérielle, qui est actuellement en préparation dans les services du ministère de l'agriculture, sera adressée aux préfets pour préciser les modalités d'applications de ce texte. Les interventions effectuées par les fonctionnaires des eaux et forêts hors de leurs attributions normales dans le domaine des collectivités locales non soumis au régime forestier sont, en principe, rémunérées dans le cadre des dispositions de l'article 9 du décret n° 59-37 du 5 janvier 1959 et de la circulaire n° 404 du ministre de l'intérieur en date du 18 juillet 1963. Ces concours nécessitent toutefois des instructions spéciales qui seront données aux préfets par une seconde circulaire qui est également en préparation dans les services du ministère de l'agriculture.

#### REFORME ADMINISTRATIVE

10375. — M. Cornut-Gentile expose à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative que le tableau annuel d'avancement de grade des fonctionnaires, préparé par l'administration, est soumis, conformément à l'article 13 du décret n° 59-308 du 14 février 1959, aux commissions administratives paritaires, qui fonctionnent alors comme commissions d'avancement, et présentent leurs propositions à l'approbation de l'autorité investie du pouvoir de nomination. Si cette autorité s'oppose pendant deux années successives à l'inscription d'un fonctionnaire ayant fait l'objet d'une proposition de la commission d'avancement, cette dernière, à la requête de l'intéressé, peut, aux termes de l'article 17 du décret susvisé, saisir dans un délai de quinze jours le conseil supérieur de la fonction publique. Or, compte tenu des dispositions de l'article 34 du décret n° 59-307 du 14 février 1959 soumettant les membres des commissions administratives paritaires à l'obligation de discrétion professionnelle, les fonctionnaires ne peuvent savoir officiellement si leur promotion au grade supérieur a été proposée à l'autorité investie du pouvoir de nomination. Dans ces conditions, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les propositions des commissions paritaires soient portées à la connaissance des fonctionnaires intéressés. (Question du 1<sup>er</sup> août 1964.)

Réponse. — L'article 17 du décret n° 59-308 du 14 février 1959 dispose que « si l'autorité investie du pouvoir de nomination s'oppose pendant deux années successives à l'inscription au tableau d'un fonctionnaire ayant fait l'objet, lors de l'établissement de chaque tableau annuel, d'une proposition de la commission d'avancement, la commission peut, à la requête de l'intéressé, saisir dans un délai de quinze jours le conseil supérieur de la fonction publique ». Certes, les membres des commissions administratives paritaires sont tenus, comme le rappelle l'article 34 du décret n° 59-307 du 14 février 1959, à l'obligation de discrétion professionnelle qui, en vertu de l'article 10 du statut général, s'impose à tous les fonctionnaires de l'Etat. Mais le dernier alinéa dudit article 10 prévoit que les fonctionnaires peuvent être déliés de cette obligation par autorisation du ministre dont ils relèvent. C'est donc en application de ces dispositions que peut être mise en œuvre la procédure fixée à l'article 17 du décret précité et à la lumière des dispositions de l'article 34, 1<sup>er</sup> alinéa, du décret n° 59-307 susvisé du 14 février 1959 aux termes duquel « toutes facilités doivent être données aux commissions administratives par les administrations pour leur permettre de remplir leurs attributions légales ». Il appartient aux commissions administratives de préciser les modalités de cette procédure dans le cadre du règlement intérieur qu'elles doivent élaborer en application de l'article 29 du décret précité du 14 février 1959 et qui est obligatoirement soumis à l'approbation du ministre dont relèvent les fonctionnaires intéressés.

#### TRAVAIL

10965. — M. Maurice Bardet expose à M. le ministre du travail que les ouvriers employés au travail du bois, et plus particulièrement des bois exotiques (iroko par exemple), sont souvent atteints d'eczéma professionnel, occasionné par les poussières de ces bois. Cette intoxication à caractère chronique, présentée par des travailleurs exposés d'une façon habituelle à l'action de ces agents nocifs, ne leur permet cependant pas de bénéficier des prestations de la législation des maladies professionnelles. Il lui demande les raisons qui interdisent de faire figurer cette affection à la nomenclature des maladies professionnelles. (Question du 2 octobre 1964.)

Réponse. — En vertu des dispositions de l'article L. 496 du code de la sécurité sociale, les tableaux de maladies professionnelles annexés au décret du 31 décembre 1946 modifié peuvent être révisés et complétés par des décrets pris sur le rapport du ministre du travail et du ministre de la santé publique et de la population, après avis de la commission d'hygiène industrielle. L'inscription d'une nouvelle affection aux tableaux susvisés ne peut, toutefois, être envisagée qu'autant que des éléments aussi complets et précis que possible ont établi le caractère professionnel de cette affection. En ce qui concerne les affections susceptibles d'être causées par les poussières de bois, une enquête avait été ouverte, il y a plusieurs années, par les services techniques compétents, bien que seulement un petit nombre de cas aient été, à l'époque, portés à leur connaissance. Elle n'avait pas, alors, abouti à des conclusions probantes. Cette enquête a été reprise en 1962, les résultats en seront soumis, dès que possible, à la commission d'hygiène industrielle.

**RAPPORTS ET AVIS**

**concernant le projet de loi de finances pour 1965 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise par le Bureau le 14 octobre 1964.**

**SOMMAIRE**

	Pages.
<b>Imprimerie nationale :</b>	
Annexe 1106 (Annexe 29). — Rapporteur spécial : M. Louis Sallé .....	3883
<b>Travaux publics et transports :</b>	
Annexe 1106 (Annexe 27. — II. Aviation civile). — Rapporteur spécial : M. Anthozic .....	3889
Avis 1106 (Tome II. — XVI. Aviation civile), par M. Duperlier .....	3905
Annexe 1106 (Annexe 28. — III. Marine marchande). — Rapporteur spécial : M. Bourges .....	3917
Avis 1106 (Tome II. — XVII. Marine marchande), par M. Bayle .....	3925

**ANNEXE N° 1106**

**RAPPORT** fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

**ANNEXE N° 29**

**IMPRIMERIE NATIONALE**

Rapporteur spécial : M. Louis Sallé.

Mesdames, messieurs, le montant total des recettes et des dépenses du budget de l'Imprimerie nationale s'élève pour 1965 à 127.091.966 F. alors que les propositions pour 1964 étaient de 118.777.539

soit une augmentation de 8.314.427 F.

Pour juger de l'activité de l'Imprimerie nationale on ne saurait cependant considérer comme significatif l'accroissement de 6,9 p. 100 des crédits demandés. Il convient de procéder successivement à l'analyse des recettes et des dépenses de ce budget.

**A. — Les recettes.**

La quasi-totalité des recettes de l'établissement provient de la vente des impressions exécutées pour le compte des ministères et administrations publiques (118.389.500 francs).

Les autres recettes sont d'une importance beaucoup plus faible. Telles sont les ventes des impressions exécutées pour le compte des particuliers (1.919.000 francs), les ventes des publications officielles (4.900.000 francs), les ventes de déchets (642.000 francs) et les produits accessoires (1.241.466 francs).

La prévision d'accroissement des recettes inscrites au chapitre 700 : « Impressions exécutées pour le compte des ministères et administrations publiques », soit 8.389.500 francs, tient compte des résultats statistiques des années antérieures qui témoignent d'une progression constante de l'activité de l'Imprimerie nationale. Cette progression s'est confirmée au cours de 1964. Toutefois, les dispositions relatives au blocage des prix ont amené l'Imprimerie nationale à limiter la prévision d'accroissement de recettes pour 1965 à un taux équivalent à celui de l'année précédente.

L'augmentation de 219.000 francs de recettes attendue de la vente des impressions exécutées pour le compte des particuliers a été également évaluée d'après les résultats des exercices antérieurs et en fonction du programme de commandes prévu pour 1965.

Le produit des ventes de publications officielles progresse faiblement d'une année sur l'autre. Il passe de 4.850.000 francs en 1964 à 4.900.000 francs en 1965.

Quant aux « produits accessoires » qui figuraient au budget de l'an dernier pour 1.627.539 francs, ils sont estimés pour 1965 à 1.241.466 francs, en diminution de 386.073 francs. Il convient d'observer que la majorité des recettes inscrites à ce chapitre ne sont pas rattachées directement à l'activité industrielle de l'Imprimerie nationale et que certaines d'entre elles présentent du fait même de leur nature, un caractère aléatoire.

Ainsi l'article 764 : « Prêts de caractères » est alimenté par le prix de location de caractères particuliers, notamment de langues orientales, confiés par l'imprimerie nationale à des imprimeurs privés dont la demande ne peut se chiffrer avec précision. Les recettes portées à l'article 765 correspondent au loyer, charges comprises, du magasin mis à la disposition de la marine nationale au rez-de-chaussée du 27, rue de la Convention. L'article 766 intéressant des prestations de services fournies par l'imprimerie nationale n'est plus servi depuis plusieurs années. L'article 768, de loin le plus important du chapitre 76, est alimenté par le prélèvement effectué au profit de l'imprimerie nationale sur le prix de vente d'ouvrages pour le compte des divers ministères. Il correspond aux frais de gestion exposés par l'établissement pour l'exécution de ce service. Enfin, les recettes imputées à l'article 769 : « Autres produits accessoires » sont, pour la plupart, des recettes pour ordre balancées par des dépenses correspondantes (principalement les frais de port et d'expédition avancés pour les clients ayant passé commande par lettre).

Les recettes de l'exercice 1963 provenant des « produits accessoires » se sont élevées à 971.469,83 francs au regard d'une prévision de 1.300.000 francs, soit une moins-value de l'ordre de 25 p. 100. Il en a été tenu compte pour évaluer les recettes probables de 1965.

**B. — Les dépenses.**

Le tableau ci-après présente la comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1964 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1965.

Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1964 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1965.

SERVICES	1964	1965				DIFFÉRENCES par rapport à 1964.
		Mesures acquises.	Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En francs.)				
<b>Crédits de paiement.</b>						
<b> Première section.</b>						
<b> Exploitation :</b>						
Personnel .....	33.826.200	+ 2.391.591	36.217.881	+ 1.720.483	37.938.364	+ 4.112.074
Matériel .....	70.335.848	»	70.335.848	+ 1.136.201	71.472.049	+ 1.136.201
Charges sociales .....	7.065.950	+ 1.855.902	8.921.852	+ 1.438.654	10.360.506	+ 3.294.556
Dépenses diverses .....	Mémoire.	»	Mémoire.	»	Mémoire.	»
Affectation des résultats .....	7.543.451	- 7.543.451	Mémoire.	+ 7.321.347	7.321.347	- 222.404
<b>Totaux A. ....</b>	<b>118.777.539</b>	<b>- 3.301.958</b>	<b>115.475.581</b>	<b>+ 11.616.365</b>	<b>127.091.966</b>	<b>+ 8.314.427</b>

SERVICES	1964	1965				DIFFÉRENCES par rapport à 1964.
		Mesures acquises.	Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)						
A déduire :						
Amortissements .....	— 2.918.799	»	— 2.918.799	— 924.601	— 3.843.400	— 924.601
Excédent affecté aux investissements .....	— 2.454.201	+ 2.454.201	»	— 3.456.600	— 3.456.600	— 1.002.399
Totaux B.....	— 5.373.000	+ 2.454.201	— 2.918.799	— 4.381.201	— 7.300.000	— 1.927.000
Net pour la 1 <sup>re</sup> section (A—B).....	113.404.539	— 847.757	112.556.782	+ 7.235.184	119.791.966	+ 6.387.427
Deuxième section.						
Investissements .....	5.373.000	— 447.000	4.926.000	+ 2.374.000	7.300.000	+ 1.927.000
Totaux des crédits de paiement....	118.777.539	— 1.294.757	117.482.782	+ 9.609.184	127.091.966	+ 8.314.427
Autorisations de programme.....	»	»	»	»	»	»

Comme pour la plupart des budgets précédents, à l'exception du budget de 1964, l'augmentation des crédits est essentiellement imputable aux dépenses de personnel et aux charges sociales. La croissance des dotations destinées à couvrir les dépenses de matériel est très faible. La plus forte augmentation de crédits concerne les dépenses d'investissement.

#### A. — PREMIÈRE SECTION. — EXPLOITATION

Plus des trois quarts des crédits supplémentaires demandés pour 1965 concernent les dépenses d'exploitation, c'est-à-dire celles qui sont appelées dépenses ordinaires dans le budget général. Il convient, en conséquence, d'examiner successivement les dépenses de personnel, les charges sociales, les dépenses de matériel et l'affectation des résultats.

##### a) Dépenses de personnel.

Les dépenses de personnel passent de 33,8 millions en 1964 à 37,9 millions de francs pour 1965. Leur progression représente donc 12,1 p. 100 des dépenses correspondantes du budget précédent. Cet accroissement de 4,1 millions de francs des crédits de personnel se justifie à concurrence de 2,4 millions de francs environ par l'amélioration des rémunérations de la fonction publique et les diverses majorations de salaires, traduites en services votés.

En mesures nouvelles, l'augmentation des effectifs ainsi que l'octroi de primes entraînent une demande de crédits supplémentaires de 1,7 million de francs.

Les variations de salaires intervenues depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1963 sont rappelées dans le tableau ci-après qui distingue les majorations dont ont bénéficié le personnel dépendant du régime de la presse (opérateurs, mécaniciens et aide-mécaniciens, linotypistes titulaires et temporaires) et celui dépendant du régime du travail (compositeurs, imprimeurs, brocheurs et manœuvres).

RÉGIME DU LASEUR			RÉGIME DE LA PRESSE		
Date d'effet.	Valeur du point.	Augmentation.	Date d'effet.	Prix du service (1).	Augmentation.
		P. 100.			P. 100.
1 <sup>er</sup> janvier 1963.	3,8020	»	1 <sup>er</sup> janvier 1963.	31,20	»
1 <sup>er</sup> avril 1963....	3,9255	3,25	15 janvier 1963.	32,28	3,45
14 octobre 1963	4,0432	3	15 juillet 1963.	33,29	3,13
			1 <sup>er</sup> février 1964.	34,35	3,18

(1) Le service correspond à une durée de travail de 6 heures.

Rappelons que les augmentations de salaires consenties au personnel ouvrier sont décidées par arrêté du ministre des finances et des affaires économiques en fonction des accords syndicaux passés entre les représentants patronaux et ouvriers de la profession. Les rémunérations de la majorité du personnel ouvrier de l'imprimerie nationale restent rattachées au régime du livre ou du travail. Les variations de salaires déterminent le prix du point applicable aux indices de qualification professionnelle des ouvriers. Seules les rémunérations des opérateurs linotypistes et autres agents assimilés sont rattachées au régime de la presse et évaluées au prix du service-temps forfaitaire de travail par jour.

Parmi les mesures nouvelles, on relève divers aménagements des effectifs, des recrutements de personnels ouvriers et une augmentation des crédits de primes.

Trois créations d'emplois méritent des observations.

En premier lieu est proposée la création d'un emploi d'ingénieur que compense, et au-delà, la suppression d'un emploi d'adjoint technique et d'un emploi d'adjoint administratif.

Sous l'autorité du chef de la division d'exploitation (ingénieur en chef des manufactures de l'Etat), trois ingénieurs assument actuellement la responsabilité des trois grands secteurs : le service de la fabrication, le service d'entretien du matériel et des bâtiments, le service des études de matériel, des méthodes et des rendements. Le développement d'activité de l'établissement a entraîné un accroissement important de la mécanisation, et l'ingénieur responsable du dernier service précité se trouve de plus en plus accaparé par les problèmes techniques quotidiens d'utilisation des matériels et d'amélioration des méthodes de travail.

Le titulaire du quatrième poste d'ingénieur dont la création est prévue serait, dans ces conditions, appelé à se consacrer à des études plus générales nécessaires à la direction pour orienter la politique de l'établissement (études de rentabilité, choix des investissements, équipement électronique, étude d'implantation).

Aux termes de l'article 10 du décret du 25 septembre 1957 modifié par le décret n° 64-850 du 19 août 1954, les ingénieurs de l'imprimerie nationale sont recrutés soit à l'extérieur (par détachement ou sur titres), soit, dans la limite d'un emploi, par concours interne ouvert aux chefs du service des installations et aux chefs mécaniciens. L'emploi d'ingénieur réservé au recrutement interne ayant déjà été pourvu, le nouveau poste ne pourra être attribué qu'à un candidat venant de l'extérieur.

En second lieu, cinq emplois de sous-prote sont proposés pour 1965 et un crédit supplémentaire de 117.095 francs est demandé à cet effet. Le programme de renforcement du cadre technique de l'imprimerie nationale présenté en 1959 était justifié par les considérations générales suivantes qui en constituaient l'exposé des motifs : « L'évolution rapide des progrès techniques depuis une vingtaine d'années n'a pas manqué de provoquer des modifications profondes de structure dans le secteur des industries graphiques resté longtemps stagnant. Des branches d'activité nouvelles sont apparues alors que d'autres tendent à disparaître. La part relative de l'organisation du travail, des études préliminaires, de la planification et de l'application directe des acquisitions scientifiques dans le domaine industriel devient de plus en plus importante dans



les grandes entreprises privées et constitue une condition de leur survie et de leur efficacité. Ces faits imposent une constante adaptation des moyens en personnel de conception, d'organisation et de commandement ».

En application de ce programme de renforcement du cadre technique, diverses créations d'emplois ont été autorisées depuis le début de l'année 1959 et sont rappelées dans le tableau ci-après :

Tableau des créations d'emplois du cadre technique depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1959.

DÉSIGNATION DES EMPLOIS	EFFECTIF 1958.	EMPLOIS CRÉÉS						TOTAL des créations d'emplois depuis 1959.	CRÉATIONS d'emplois 1965.
		1959.	1960.	1961.	1962.	1963.	1964.		
Ingénieur .....	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Protes principaux adjoints.....	»	»	»	2	»	»	1	3	»
Protes .....	14	1	2	1	1	»	2	5	»
Protes adjoints.....	6	1	3	»	»	»	»	4	»
Sous-protes .....	36	4	5	3	3	»	4	19	5
Chefs mécaniciens.....	2	»	»	2	»	»	»	2	»
Correcteurs principaux adjoints..	»	»	»	»	»	3	4	7	»
Correcteurs .....	19	1	»	»	1	»	4	5	»
Correcteurs adjoints.....	38	3	»	2	2	»	»	7	»
Adjoints techniques.....	25	»	»	2	3	»	»	5	1

Les emplois ainsi créés ont été pourvus soit par du personnel dépendant déjà de l'Imprimerie nationale, soit par du personnel venu de l'extérieur ainsi qu'il est analysé dans le tableau ci-après :

Tableau faisant ressortir la part respective des promotions internes et des recrutements extérieurs.

CORPS DE MAÎTRISE			CORPS DE LA CORRECTION			ADJOINTS TECHNIQUES	
Recrutements de sous-protes stagiaires : conditions de concours identiques pour tous les candidats.			Conditions de recrutement différentes pour les candidats typographes de l'Imprimerie nationale.			Concours réservés aux personnels de l'Imprimerie nationale de l'IA. C. F. (1).	
Date des concours.	Admissions de candidats.		Date des concours.	Concours internes.	Concours extérieurs	Date des concours.	Admissions.
	De l'intérieur.	De l'extérieur					
1 <sup>er</sup> janvier 1959.....	7	1	1 <sup>er</sup> février 1960.....		5	1 <sup>er</sup> janvier 1961.....	5
1 <sup>er</sup> juillet 1960.....	3	0	1 <sup>er</sup> janvier 1962.....		1	1 <sup>er</sup> mars 1962.....	3
1 <sup>er</sup> janvier 1961.....	5	2	1 <sup>er</sup> janvier 1963.....	0	2	16 juillet 1964.....	4
1 <sup>er</sup> janvier 1962.....	3	2	1 <sup>er</sup> juillet 1964.....	1			
1 <sup>er</sup> janvier 1963.....	5	1					
16 juillet 1964.....	5	1					
<b>Totaux.....</b>	<b>28</b>	<b>7</b>	<b>Totaux.....</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>Totaux.....</b>	<b>12</b>

(1) Administration centrale des finances.

La troisième mesure proposée pour parfaire l'aménagement des effectifs concerne des personnels administratifs de l'administration centrale des finances pris en charge par l'Imprimerie nationale. Un crédit supplémentaire de 176.848 francs est demandé pour 1965 afin de couvrir les dépenses résultant de 28 créations d'emploi après compensation partielle par 19 suppressions. Les documents budgétaires fournissent le détail des emplois créés et supprimés. Le personnel administratif de l'Imprimerie nationale appartient aux cadres de l'administration centrale du ministère des finances et est rémunéré sur les crédits du budget général (services financiers). L'Imprimerie nationale étant dotée d'un budget annexe, les dépenses afférentes à ce personnel sont remboursées à l'administration centrale dans la limite des effectifs et des crédits inscrits audit budget annexe.

Les modifications apportées à l'organisation et au fonctionnement de l'établissement d'Etat par le décret du 4 décembre 1961 ont déterminé la mise en place de nouvelles structures administratives groupées dans une division administrative et commerciale : le service commercial et un bureau Organisation et méthodes ont été créés en même temps qu'étaient renforcés les services de l'agence comptable.

Quant aux modifications de crédits intéressant le personnel ouvrier elles consistent dans le budget de 1965, en la demande d'un crédit supplémentaire de 1.299.553 francs pour le recrutement de 100 ouvriers professionnels et manœuvres considérés comme indispensables pour permettre à l'Imprimerie nationale de faire face à l'accroissement général du volume des travaux

traités. Cette augmentation des effectifs se décompose comme suit :

— Compositeurs .....	8
— Clavistes monotypistes .....	5
— Imprimeurs typographes .....	6
— Reporteurs offset .....	1
— Papetiers .....	3
— Brocheuses .....	27
— Mécaniciens ajusteurs .....	2
— Mécaniciens linotypistes .....	2
— Manœuvres .....	34
— Préposés machine comptable .....	8
— Préposés .....	4

100

On remarquera que l'effort de recrutement porte plus spécialement sur les ouvrières de l'atelier de brochure, qui constitue le goulot d'étranglement dans le processus de fabrication, et les ouvriers non spécialisés (manœuvres) employés notamment aux travaux de manutention.

Les dépenses relatives au personnel ouvrier de l'établissement constituent la source principale d'augmentation des dépenses de personnel. Les effectifs ouvriers ont, en effet, continuellement progressé ainsi que le montre le tableau ci-après qui relate leur évolution de 1958 à 1964 en distinguant les ouvriers titulaires et les ouvriers temporaires.

Tableau des effectifs ouvriers de 1958 à 1964 inclus.  
(Au 31 décembre de chaque année.)

ANNÉES	NOMBRE d'ouvriers et ouvrières titulaires.	NOMBRE d'ouvriers et ouvrières temporaires.	TOTAUX
1958 .....	1.300	270	1.570
1959 .....	1.290	348	1.638
1960 .....	1.279	400	1.679
1961 .....	1.272	413	1.685
1962 .....	1.290	493	1.783
1963 .....	1.332	564	1.896
1964 .....	(1) 1.314	(1) 644	(1) 1.958

(1) Evaluation.

L'imprimerie nationale a dû, pour satisfaire aux demandes des administrations, et faute de pouvoir augmenter les aires de fabrication et de stockage, aménager dans de nouveaux secteurs des horaires permettant l'emploi de doubles équipes, ce qui entraîne une augmentation sensible de la main-d'œuvre dans les ateliers considérés. Malgré l'évolution des techniques dans l'industrie du livre, la part de la main-d'œuvre dans la production reste encore prépondérante et tout accroissement sensible de l'activité des ateliers rend inévitables l'accroissement des effectifs ouvriers.

L'examen de ce tableau permet de constater qu'il a surtout été procédé à des recrutements d'ouvriers temporaires; le nombre des ouvriers titulaires reste sensiblement stationnaire et voisin de 1.300 ouvriers. Il n'est pas inutile de préciser à quelles considérations de politique du personnel ont obéi les recrutements effectués au cours des dernières années.

Le recrutement massif d'ouvriers temporaires répond au souci de pourvoir aux besoins de l'établissement en main-d'œuvre qualifiée et en main-d'œuvre sans spécialité (manœuvre).

L'effectif d'ouvriers qualifiés correspondant à des emplois permanents susceptibles de donner lieu à titularisation est demeuré relativement stable au cours de ces dernières années.

Quant à l'effectif des manœuvres, il est demeuré cristallisé au niveau de 160 emplois depuis 1942 (loi n° 1131 du 21 décembre 1942 portant création d'emplois de manœuvres à l'imprimerie nationale), les trois quarts de ces emplois devant être affectés, par priorité, aux bénéficiaires de la législation sur les emplois réservés.

L'effectif des manœuvres temporaires représente 50 p. 100 environ de l'effectif total des emplois d'ouvriers temporaires. Compte tenu de l'effectif réduit des emplois permanents de manœuvres, les perspectives de titularisation des manœuvres temporaires sont pratiquement limitées à celles que leur offre la politique de promotion sociale suivie par l'établissement et qui permet aux plus aptes d'obtenir une titularisation en qualité d'ouvrier qualifié. Au cours des trois dernières années, le nombre moyen des titularisations intervenues dans ces conditions a été de l'ordre de 12.

En ce qui concerne les ouvriers qualifiés, les titularisations sont prononcées d'après les besoins permanents de chaque atelier. Ont seuls vocation à la titularisation les ouvriers temporaires comptant, dans leur spécialité, au moins trois ans de services effectifs à l'établissement. Il est tenu compte, dans l'examen des dossiers de titularisation, de l'aptitude physique, de la qualification personnelle et de la manière de servir des agents susceptibles d'être titularisés.

Le nombre moyen des titularisations prononcées chaque année dans ces conditions est de l'ordre de 40 à 50. Compte tenu des mouvements qui ont affecté la consistance de la main-d'œuvre temporaire, ces titularisations ont bénéficié, chaque année, à environ 80 p. 100 des promouvables.

La demande d'une dotation supplémentaire de 292.361 francs au titre des primes attribuées au personnel ouvrier de la branche «*labour*» mérite également quelques commentaires. La prime d'ancienneté et la prime annuelle de 2 p. 100 ont été accordées par deux arrêtés du 9 avril 1964.

Un premier arrêté a eu pour objet d'attribuer, au personnel ouvrier de la catégorie «*labour*» de l'imprimerie nationale, une prime annuelle d'un montant égal, pour chaque agent, à 2 p. 100 du montant du salaire imposable, par analogie avec l'amélioration de rémunération consentie aux personnels homologues des imprimeries de ville de la région parisienne (ave-

nant à la convention collective en date du 9 mai 1961 généralisée et rendu obligatoire par un arrêté du 29 juillet 1963). Cette nouvelle allocation n'étant attribuée qu'autant que les ouvriers imprimeurs ne perçoivent pas d'autres indemnités non liées à la production, la coordination de cette prime avec la prime d'ancienneté déjà servie aux intéressés a conduit à prévoir, pour éviter le cumul des deux primes, que la prime de 2 p. 100 serait précomptée sur la prime d'ancienneté, celle-ci n'étant désormais servie aux intéressés que pour la part excédant 2 p. 100.

Le deuxième arrêté a fixé le montant maximum de la prime d'ancienneté du personnel ouvrier de l'établissement d'Etat, suivant les pourcentages ci-après du salaire horaire du compositeur en conscience: ouvriers qualifiés et ouvrières clavistes monotypistes: 80 p. 100, ouvrières brocheuses et manœuvres: 67,5 p. 100. Fixés en valeur absolue depuis 1948, les taux plafonds de la prime d'ancienneté avaient été réévalués en dernier lieu à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1960 à des taux correspondant respectivement à 90 p. 100 et 67,5 p. 100 du salaire de base; ils ne représentaient plus, en octobre 1963, que 73 p. 100 et 54,75 p. 100 de cet élément de référence. Un ajustement de taux s'imposait et il est apparu opportun, dans un esprit de simplification, de revenir, à cette occasion, à la formule de l'indexation automatique, qui était de règle avant 1948.

#### b) Charges sociales.

Dans le projet de budget pour 1965 les dépenses groupées au chapitre 617: «*Cotisations et charges de sécurité sociale*» connaissent un accroissement très important. Elles passent, en effet, de 6.989.524 francs en 1964, à 10.275.566 francs pour 1965, soit une augmentation de 3.286.042 francs en valeur absolue et 48,5 p. 100 en valeur relative.

Ce chapitre est destiné à couvrir deux types de dépenses: la subvention de l'imprimerie nationale au fonds spécial de retraite des ouvriers des établissements industriels de l'Etat et les autres charges sociales normales rattachées à la rémunération du personnel.

En faisant abstraction de la classification des crédits supplémentaires en mesures acquises et en mesures nouvelles, il est possible d'établir comme suit la comparaison des crédits de charges sociales du chapitre 617.

DESIGNATION	1964	1965	DIFFÉRENCE
Fonds spécial de retraite.	1.462.000	3.013.000	+ 1.551.000
Autres charges sociales..	5.527.524	7.262.566	+ 1.735.042
Totaux .....	6.989.524	10.275.566	+ 3.286.042

La dotation inscrite au titre des autres charges sociales accuse, par rapport aux dépenses réelles, une augmentation qui est justifiée non seulement par l'accroissement des effectifs ouvriers en 1964 et en 1965, mais encore par l'augmentation du nombre des bénéficiaires des différents avantages sociaux (allocations logement, primes de déménagement, allocations familiales et rentes viagères d'accidents du travail).

Pour mieux comprendre les raisons de la brusque évolution des crédits destinés à combler l'insuffisance des ressources du fonds spécial, il convient de rappeler brièvement le régime de retraite des différents personnels de l'imprimerie nationale. Ces personnels sont affiliés à trois régimes de retraites différents:

Régime de la loi du 29 juin 1927 modifiée par la loi du 17 août 1950. — La caisse des retraites de l'imprimerie nationale gère les pensions des fonctionnaires, ouvriers et ouvrières de l'établissement en fonction antérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1927; actuellement, seize agents restent en activité. Dès lors, faute d'affiliations nouvelles, les ressources de ladite caisse, représentées réglementairement par les cotisations de 6 p. 100 des affiliés et celles correspondantes de l'Etat fixées à 12 p. 100, se sont avérées insuffisantes pour permettre à cette dernière de faire face à ses obligations envers les pensionnés.

Une subvention complémentaire fut alors inscrite au budget du ministère des finances et des affaires économiques par application des dispositions de l'article 45 de la loi du 31 mars 1931, complétant l'article 4 de la loi du 29 juin 1927.



Les prévisions des ressources annuelles pour l'année 1965 se décomposent comme suit :

— Contribution personnelle 6 p. 100.....	82.650 F.
— Contribution patronale 12 p. 100.....	165.300

Soit ..... 247.950 F.

— Le montant total des dépenses prévues pour l'année 1965, s'élève à..... 7.041.927

Différence ..... 6.793.977 F.

Cette différence représente le montant de la subvention du budget général pour 1965 (chap. 37-97 du budget des services financiers).

Régime de la loi du 21 mars 1928 modifiée par la loi du 2 août 1949. — Il s'applique aux ouvriers et ouvrières de l'établissement admis postérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1927. La caisse des dépôts et consignations assure la gestion de ces pensions.

Les ressources sont constituées par le versement au fonds spécial de retraite des ouvriers des établissements industriels de l'Etat des retenues de 6 p. 100 sur les salaires majorés d'une égale contribution de l'administration. En fin d'exercice et en cas d'insuffisance des ressources du fonds spécial une contribution supplémentaire de l'Etat est inscrite au budget du ministère des finances et des affaires économiques — chapitre 32-92 « Charges communes » — par application des dispositions de l'article 2 de la loi du 2 août 1949.

L'insuffisance des ressources du fonds spécial pour le service des pensions de la totalité des anciens ouvriers de l'Etat affiliés à ce fonds a été évaluée, pour 1965, à 230.000.000 de francs. Le montant des pensions servies par la caisse des dépôts et consignations aux anciens ouvriers de l'Imprimerie nationale représentant 1,19 p. 100 de la masse globale des pensions payables par le fonds spécial, la contribution supplémentaire incombant à l'établissement d'Etat a été calculée en appliquant ce pourcentage au montant de l'insuffisance.

Régime du code des pensions civiles et militaires. — Les fonctionnaires de l'Imprimerie nationale admis postérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1927 sont affiliés à ce régime. L'Imprimerie nationale verse au Trésor le montant des retenues précomptées sur les traitements des fonctionnaires inscrits au budget annexe de l'Imprimerie nationale. Les services de la dette assurent la gestion de ces pensions qui figurent sur le grand-livre de la dette viagère.

c) Dépenses de matériel.

Les dépenses dites de matériel, dont la plus grande part est d'ailleurs constituée par des achats de matières premières, n'augmentent que de 1,60 p. 100 d'une année sur l'autre. Elles se trouvent ainsi portées à 71.472.049 francs.

La raison essentielle de cette situation est la poursuite d'une politique de réduction systématique des stocks de matières. C'est ainsi qu'au 31 décembre 1963, le tonnage de papier stocké à l'Imprimerie nationale se montait à 6.026 tonnes dont 4.301 tonnes acquises par l'établissement et 1.700 tonnes de papier fournies par quelques administrations et entreposées dans le magasin. Ce stock est sensiblement inférieur à celui des années précédentes. Cette réduction traduit l'effort entrepris par l'Imprimerie nationale pour diminuer l'importance de ce stock et en accélérer la rotation.

En 1964, en dehors des variations saisonnières dues à la mise en route de grosses fabrications, comme celles des annuaires téléphoniques, le stock acquis par l'établissement s'est maintenu à un niveau sensiblement constant, correspondant à un peu plus de deux mois et demi de fabrication.

Ces efforts ont pour résultat de permettre à l'Imprimerie de fonctionner en 1965 sans aucune majoration de ses crédits d'achat de matières premières.

Les seuls postes en augmentation notable se trouvent donc être celui des impôts et taxes qui passe de 400.000 francs en 1964 à 538.000 francs en 1965 et celui des amortissements qui passe de 2.918.799 à 3.843.400 francs, en progression de près de 32 p. 100 d'une année sur l'autre.

d) Affectation des résultats.

Les comptes de résultats qui retracent la différence entre les recettes escomptées et les dépenses prévues ne subissent pas globalement de variation notable d'une année sur l'autre (7,5 millions de francs en 1964, 7,3 millions de francs en 1965). Toutefois, la part de ces résultats affectée aux investissements s'accroît de 1 million de francs environ par rapport à 1964 afin d'alimenter la deuxième section de ce budget consacré

aux dépenses en capital. En contrepartie, l'excédent non affecté et reversé au Trésor accuse une diminution de 1,2 million de francs par rapport au budget précédent.

B. — DEUXIÈME SECTION. — INVESTISSEMENTS

Les dépenses d'investissements de l'Imprimerie nationale, de 1958 à 1965, sont retracées dans le tableau ci-après :

ANNÉES	FINANCEMENT DES DÉPENSES d'investissement.		DÉPENSES d'investissement
	Annuités d'amortissement.	Excédent de recettes affecté aux investissements.	
	(En francs.)		
1958 .....	983.200	3.216.800	4.200.000
1959 .....	1.612.260	4.587.740	6.200.000
1960 .....	1.826.020	2.423.980	4.250.000
1961 .....	2.200.000	2.300.000	4.500.000
1962 .....	2.820.000	880.000	3.700.000
1963 .....	3.045.000	»	3.045.000
1964 .....	2.918.799	2.454.201	5.373.000
1965 .....	3.843.400	3.456.600	7.300.000

Les dépenses d'investissement du présent budget annexe sont équilibrées en recettes par l'apport de deux virements en provenance de la première section : Exploitation. Le premier correspondant aux annuités d'amortissement, le second, en cas d'insuffisance du premier, est constitué par un prélèvement effectué sur les résultats d'exploitation.

Les dépenses d'équipement de l'Imprimerie nationale, après avoir décliné progressivement de 1959 à 1963, progressent à nouveau à un rythme annuel de l'ordre de 2 millions de francs. Pour 1965, les investissements envisagés atteignent 7.300.000 francs, soit une augmentation, par rapport au budget précédent, de près de 36 p. 100.

a) Les opérations en cours.

On peut distinguer, parmi les opérations en cours, deux natures de dépenses : celles qui permettent la poursuite du programme d'extension des ateliers et celles qui concourent à la rénovation du matériel et de l'outillage de l'Imprimerie nationale.

Le montant des crédits de paiement afférents à chacune des deux catégories d'investissements s'élève respectivement à 430.000 francs et 4.496.000 francs soit, ensemble, pour les opérations en cours, 4.926.000 francs.

b) Les opérations nouvelles.

Dans le projet de budget de 1965, les crédits demandés pour permettre à l'Imprimerie nationale de réaliser ses opérations nouvelles d'équipement s'élèvent à 4.700.000 francs en autorisations de programme, comme en 1964, et à 2.374.000 francs en crédits de paiement, contre 1.123.000 francs en 1964.

Le détail de ces opérations est résumé dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
	(En francs.)	(En francs.)
1. Poursuite du programme normal de renouvellement du matériel (6 <sup>e</sup> tranche du Plan de six ans) ..	1.920.000	924.000
2. Achat de matériel et aménagements de l'atelier offset, extension de l'atelier de l'annuaire téléphonique .....	2.250.000	1.050.000
3. Grosses réparations de matériel et bâtiments .....	430.000	300.000
4. Crédits d'études .....	100.000	100.000
Totaux .....	4.700.000	2.374.000

L'examen de ce tableau montre la part relativement importante des crédits qui est affectée à l'aménagement de l'atelier offset et de l'atelier de l'annuaire téléphonique.

Le programme normal de renouvellement du matériel se poursuit. Les crédits demandés pour 1965 correspondent à la dernière tranche du plan sexennal couvrant les années 1960-1965.

Un crédit d'étude est enfin demandé pour 1965. Il s'élève à 100.000 francs, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement. L'utilisation que projette de faire de ces crédits l'Imprimerie nationale mérite un développement particulier. Il s'agit en effet de crédits ayant quelque rapport avec le projet d'agrandissement du restaurant de l'établissement.

L'insuffisance du restaurant installé dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, 12 bis, rue du Capitaine-Ménard, a été évoquée à plusieurs reprises par les assemblées parlementaires. Votre commission des finances avait tout spécialement, l'an dernier, insisté sur l'urgence qui s'attachait à agrandir ce restaurant d'entreprise car l'accroissement régulier, mais important, des effectifs ouvriers contribue à aggraver une situation déjà difficile.

Depuis plusieurs années, la direction de l'Imprimerie nationale s'était, il est vrai, préoccupée de l'agrandissement du restaurant qu'elle reconnaissait elle-même comme insuffisant pour accueillir dans des conditions normales le personnel de l'établissement. Un premier projet d'aménagement du bâtiment prévoyait l'installation de deux salles de restaurant de 160 et de 200 places, l'aménagement d'une salle de jeux et une garderie d'enfants. Une demande d'accord préalable avait été déposée auprès des services de la construction le 28 janvier 1963.

Par arrêté du 23 janvier 1964, le ministre de la construction a refusé son accord, estimant souhaitable de reconsidérer le projet dans le cadre d'une étude d'ensemble ainsi que d'un programme d'assainissement de l'îlot « annexe Capitaine Ménard ». C'est donc pour financer les études préalables déjà entreprises et devant conduire à l'élaboration d'un nouveau projet qu'un crédit de 100.000 francs est demandé au budget de 1965.

Votre commission des finances s'étonne, tout d'abord, du délai excessif qui s'est écoulé entre l'époque où les insuffisances du restaurant ont été constatées et celle à laquelle la demande d'accord préalable a été déposée au ministère de la construction. Elle s'étonne également du délai d'un an qui a été nécessaire pour que les services de la construction notifient leur décision de rejet du dossier. Enfin, la traduction budgétaire de ces incidents l'amène à conclure qu'entre la date du rejet de la demande d'accord préalable et celle des premiers travaux, il risque de s'écouler encore plusieurs années. Si l'on tient compte, enfin, des délais de réalisation de la construction elle-même, on mesure à quel point la solution recherchée à un problème socialement prioritaire risque de comporter des retards inadmissibles.

Les membres de votre commission des finances ont été unanimes pour exprimer le vœu qu'en séance publique le ministre des finances non seulement fournisse des éclaircissements, mais encore prenne l'engagement que tout sera mis en œuvre pour réduire au maximum la durée de la phase préparatoire de ce projet.

A l'issue de cet examen du budget annexe de l'Imprimerie nationale, votre rapporteur estime nécessaire de faire le point des progrès qu'à permis de réaliser, dans l'établissement, l'intervention de la commission des impressions administratives pour la planification des travaux.

Aux termes des dispositions des articles 4 et 5 du décret n° 61-1318 du 4 décembre 1961, la commission des impressions administratives instituée auprès du ministre des finances et des affaires économiques a pour objectif essentiel de choisir, parmi l'ensemble des commandes prévues par le service public à caractère administratif, celles qui constitueront le programme particulier de l'Imprimerie nationale au cours de chaque exercice.

Il convient, par conséquent, de distinguer dans la nouvelle organisation de l'Etablissement d'Etat, deux notions distinctes mais complémentaires. La programmation annuelle des travaux de l'Imprimerie nationale, arrêtée par le ministre des finances et des affaires économiques sur proposition de la commission des impressions administratives a un caractère prévisionnel. Elle est essentiellement l'œuvre d'un organe consultatif composé dans sa majorité par les représentants des principales administrations clientes de l'Imprimerie nationale. La planification des commandes présente en revanche une tâche de caractère strictement interne dont le but est de permettre la réalisation, dans les meilleures conditions de prix et de délais, des travaux inscrits sur le programme particulier annuel de l'Imprimerie nationale.

Cette distinction étant faite, il convient de préciser que la programmation annuelle a visé, jusqu'à présent, les commandes de 1963 et 1964, alors que la planification interne n'est entrée en application qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1964.

Dans ces conditions, les résultats obtenus ne sauraient être que fragmentaires. Cependant, on doit noter que le programme annuel établi par la commission des impressions administratives a donné à l'Imprimerie nationale un cadre propre à faciliter la planification interne des travaux qui lui étaient confiés. C'est ainsi que dès 1964, grâce au programme particulier, l'établissement a été en mesure de réaliser une planification étendue jusqu'au stade des ateliers spécialisés. Sans qu'il soit possible de dégager des résultats rigoureux d'une expérience trop récente, on peut toutefois constater que le résultat premier des nouvelles méthodes mises en œuvre a été une amélioration sensible des délais de livraison des commandes. En outre, l'exploitation des résultats de la planification 1964 doit permettre, pour l'élaboration de la programmation de 1965, la prise en considération de critères de rentabilité plus précis de nature à améliorer les conditions économiques et financières de gestion de l'entreprise.

Il n'en demeure pas moins que, même dotée d'instruments de prévisions plus perfectionnés, l'Imprimerie nationale sera toujours soumise aux aléas de programmation que constituent les sujétions de service public qui sont les siennes.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous propose d'adopter sans modification le budget annexe de l'Imprimerie nationale.



**RAPPORTS ET AVIS**

**concernant le projet de loi de finances pour 1965 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise par le Bureau le 14 octobre 1964.**

(Suite.)

ANNEXE N° 1106

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

ANNEXE N° 27

**TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS**

**II. — Aviation civile.**

Rapporteur spécial : M. Anthonioz.

Mesdames, messieurs, le projet de budget qui nous est proposé pour 1965 au titre de l'aviation civile s'inscrit à peu près dans la ligne du mouvement général d'évolution d'une année sur l'autre des masses budgétaires.

L'augmentation des dépenses ordinaires a été limitée à 5,4 p. 100, soit un peu moins que la tendance constatée généralement, celle des crédits de paiement à 18,2 p. 100, soit un peu plus que cette même tendance constatée sur l'ensemble des budgets.

Comparaison des budgets 1964-1965 de l'aviation civile.

DESIGNATION	1964	1965	DIFFERENCE	
			En francs.	Pourcentage.
<i>Dépenses ordinaires.</i>				
Titre III. — Moyens des services (personnel et matériel).....	258.721.133	288.179.895	29.458.762	11,77
Titre IV. — Subventions (détaxe du carburant aérien, A.S.E.C.N.A., aéroports de Paris, compagnies Air France et Air Inter).....	202.975.657	198.509.657	— 4.466.000	2,20
Totaux des titres III et IV.....	461.696.790	486.689.552	24.992.762	5,41
<i>Dépenses en capital.</i>				
Titres V et VI (dépenses d'études et de prototypes, équipement des aéroports et des routes aériennes, aviation légère) :				
Crédits de paiement.....	407.240.000	481.280.000	74.040.000	18,18
Totaux .....	868.936.790	967.969.552	407.619.552	46,78
Autorisations de programme.....	365.000.000	560.350.000	195.350.000	53,51

Par contre, les autorisations de programme passent de 365 millions de francs à 560.350.000 francs. Une si forte progression, qui contraste avec la relative stabilité des années précédentes, s'explique par la forte majoration des crédits consacrés à l'étude et à la construction de l'appareil de transport supersonique. Si l'on peut dire, le budget de l'aviation civile sera placé en 1965 sous le signe du « Concorde ».

L'analyse plus détaillée des crédits proposés au titre des dépenses ordinaires comme au titre des dépenses en capital fait ressortir l'importance limitée des accroissements constatés à d'autres titres.

**I. — LES DÉPENSES ORDINAIRES**

Il est intéressant de dégager ce qui, dans l'augmentation des crédits d'une année sur l'autre, relève des mesures acquises et ce qui relève des mesures nouvelles.

\*

*Décomposition des crédits demandés pour 1965.*

Crédits de 1964 .....	461.696.790
Mesures acquises .....	+ 12.531.762
Mesures nouvelles .....	+ 12.461.000

Crédits demandés pour 1965 ..... 486.689.552

Les mesures acquises n'appellent pas d'observations particulières. Il s'agit essentiellement de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique, de l'application de divers textes ayant modifié les échelonnements indiciaires applicables à telle ou telle catégorie de personnel, de l'ajustement aux besoins réels de certains chapitres.

L'analyse des mesures nouvelles est plus intéressante dans la mesure où elle permet de dégager les préoccupations qui inspirent la politique du secrétariat général au titre de 1965.

Une large fraction de ces mesures nouvelles ne représente d'ailleurs pas de véritables mesures nouvelles. Il ne s'agit guère que de l'ajustement aux besoins de certains crédits. Tel est le cas pour partie au moins d'un crédit de 5,1 millions de francs, ouvert au titre de la navigation aérienne, qui correspond à des dépenses de matériel entraînées par l'accroissement du trafic. Des exemples identiques peuvent être donnés à propos de la météorologie nationale ou des bases aériennes.

C'est la direction de la navigation aérienne qui bénéficie pourtant de la partie la plus importante des mesures vraiment nouvelles.

L'accroissement incessant du trafic aérien, la complexité croissante des matériels, la mise en service de nouvelles installations d'aide, obligent à prévoir en premier lieu un renforcement des effectifs. La création de 158 emplois nouveaux aux divers degrés de la hiérarchie permettra de répondre à cette préoccupation (plus 2.819.062).

Le budget de 1965 retrace également les incidences de la création par la loi du 2 juillet 1964 d'un corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et d'un corps des électroniciens de la sécurité aérienne (plus 2.800.000 francs).

Cette loi et les décrets du 6 août 1964 pris pour son application ont accordé aux personnels intégrés dans ces deux corps des avantages particuliers justifiés par les responsabilités qui leur incomberont. Mais en contrepartie elle a disposé que toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline pourraient être sanctionnés en dehors des garanties disciplinaires.

Au budget de 1965 sont ouverts 620 postes d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne (1) affectés d'indices de traitement tels que pour le personnel intégré l'amélioration par rapport à l'ancienne situation sera en moyenne de 55 points.

D'autres mesures sont également intervenues pour améliorer la situation des officiers contrôleurs. En raison de la fatigue provoquée par l'exercice de ces fonctions, la limite d'âge pour la retraite a été ramenée à cinquante-cinq ans — au lieu de soixante-cinq ans — en même temps qu'était accordé le bénéfice du classement en catégorie B (service actif) pour la liquidation de la pension. Enfin, a été attribuée une bonification de service qui peut atteindre cinq ans.

Les électroniciens (au nombre de 250) bénéficient pour leur part d'un relèvement indiciaire de 30 points net par rapport à leur ancienne situation.

Au total, un peu plus de 40 p. 100 des techniciens de la navigation aérienne seront intéressés par ces nouvelles dispositions. Au 15 septembre 1964, les intégrations de techniciens de la navigation aérienne dans les nouveaux corps sont réalisées dans la proportion de 60 p. 100 environ des postes à pourvoir pour les officiers contrôleurs de la circulation aérienne et dans la proportion de 80 p. 100 pour les électroniciens de la sécurité aérienne.

C'est donc un effort particulièrement appréciable qui a été fait pour améliorer la situation de ce personnel très spécialisé et aux responsabilités souvent très lourdes. On doit espérer qu'il sera de nature à dissiper le malaise qui était perceptible dans cette profession et auquel des mesures partielles n'avaient pu jusqu'à présent porter remède.

Les mesures nouvelles relatives à la météorologie nationale ont une importance moindre puisqu'elles ne représentent au total que 2.692.348 francs. Elles traduisent, pour l'essentiel, les incidences de la mise en service en 1965, de nouvelles installations pour les services de la météorologie nationale. S'y ajoute la création de 12 emplois d'ingénieurs des travaux de la météorologie destinés à renforcer l'effectif des services de la météorologie en Polynésie. La création de ces emplois est gagée par la suppression de 12 emplois d'officiers au budget des armées.

En ce qui concerne le titre IV : « Interventions publiques », les crédits demandés pour 1965 sont légèrement inférieurs à ceux de 1964.

La raison essentielle en est l'abattement effectué sur les dotations ouvertes à l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar. (— 6.500.000 francs), et à l'organisation de gestion; et de sécurité aéronautiques de l'Algérie et du Sahara (— 2.500.000 francs). Dans l'un et l'autre cas, la diminution de la participation française aux frais de fonctionnement de ces organismes est la contrepartie d'un effort de financement plus grand demandé aux autorités locales. Votre rapporteur aura plus loin l'occasion de revenir sur ce sujet.

Par contre, les subventions accordées à l'aéroport de Paris et à Air Inter augmentent respectivement de 3 millions et 1 million. Aucune inscription ne concerne dans le « bleu »

(1) L'effectif total des techniciens de la navigation aérienne, au budget voté de 1964, est de 2077.

la Compagnie nationale Air France, ni au titre des mesures acquises, ni au titre des mesures nouvelles. C'est que la dotation prévue pour 1964 est purement reconduite dans son montant pour 1965. Elle s'élève à 70 millions de francs.

L'Aéroport de Paris, la Compagnie Air Inter et la Compagnie Air France feront l'objet, dans la suite du rapport, d'un exposé particulier.

## II. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

L'accroissement des crédits de paiement, soit 18,2 p. 100 n'est pas significatif en soi. Il ne fait que traduire l'augmentation au cours des années précédentes des autorisations de programme.

Plus intéressante est l'analyse des autorisations de programme prévues pour 1965.

Le chapitre essentiel, en l'occurrence, est le chapitre 53-24 : « Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes ». Si l'on compare d'une année sur l'autre l'évolution des autorisations de programme, l'évolution est la suivante :

Analyse des opérations inscrites au chapitre 53-24.  
(En milliers de francs.)

	1964	1965
Prototype d'appareil de transport supersonique .....	126.000.000	330.000.000
Modernisation de Caravelle.....	29.000.000	»
Atterrissage automatique.....	8.000.000	8.000.000
Avion de transport bi-réacteur (40 à 50 places).....	»	5.000.000
Etudes d'avion d'affaire.....	6.000.000	4.000.000
Matériel pour la navigation aérienne..	2.000.000	4.000.000
	171.000.000	351.000.000

L'augmentation constatée d'une année sur l'autre est imputable à l'appareil de transport supersonique. Une rubrique nouvelle figure dans la liste prévue pour 1965 : le biréacteur de moyenne capacité (40 à 50 places). Par contre, il n'est rien inscrit au titre de la modernisation de Caravelle, qui figurait au budget de 1964 pour 29 millions de francs.

Votre rapporteur aura l'occasion de revenir plus en détail sur l'orientation donnée à ce chapitre.

Les autorisations de programme relatives aux deux chapitres concernant l'équipement des aéroports et routes aériennes en métropole et hors métropole (chap. 53-90 et 58-90) augmentent de façon plus modérée d'une année sur l'autre : au total, 154.150.000 francs au lieu de 129.000.000 de francs.

Le programme inscrit à ces deux chapitres ne comporte pas d'opérations d'une très grande importance financière. Exception doit être faite toutefois d'un crédit de 11 millions de francs prévu pour l'allongement de la piste de Saint-Denis-Gillot (Réunion) : cet aérodrome pourra ainsi accueillir des quadri-réacteurs. La priorité a été donnée dans le programme de 1965 aux opérations dont la réalisation contribue directement ou indirectement à la sécurité, aussi bien en ce qui concerne la métropole que l'outre-mer. La progression des crédits est d'ailleurs particulièrement sensible en ce qui concerne les crédits relatifs à la navigation aérienne, et d'autant plus appréciable qu'en 1964 un effort avait déjà été fait par rapport à l'année précédente.

Enfin, au chapitre 56-40 : « Ecoles et stages. — Equipement », les autorisations de programme triplent presque d'une année sur l'autre, puisqu'elles passent de 2.220.000 francs à 6.200.000 francs. La presque totalité de la différence correspond aux engagements relatifs à la construction de l'échelon parisien de l'école nationale de l'aviation civile, soit 2.980.000 francs.

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 de développements concernant :

- l'évolution du trafic aérien ;
- l'aide à la construction aéronautique ;
- l'Aéroport de Paris ;
- la Compagnie nationale Air France ;
- la Compagnie Air-Inter ;
- la coopération aéronautique avec les Etats africains ;
- l'aide à l'aviation légère.

CHAPITRE I<sup>er</sup>

## L'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN

Votre rapporteur avait eu l'occasion d'insister dans ses précédents rapports sur les difficultés financières que connaissait l'ensemble des transporteurs aériens au cours de ces dernières années. Excès de l'offre de capacité consécutif à la mise en service de quadriréacteurs, insuffisance de la progression de la demande, telles étaient les caractéristiques essentielles de cette situation. En 1964, se manifeste, toutefois, une certaine amélioration. L'analyse des données du transport aérien de 1960 à 1964, d'une part, du trafic aérien, d'autre part, permet de vérifier cette évolution.

## I. — L'évolution des données générales du transport aérien de 1960 à 1964.

Le fait dominant de ces dernières années a été un ralentissement très net de l'accroissement du trafic aérien sur les lignes internationales. Alors que le trafic s'était développé sur l'ensemble de ces lignes, à la cadence de 15,5 p. 100 en moyenne par an de 1955 à 1960, il a progressé seulement de 11,7 p. 100 par an de 1960 à 1963. Un tel fléchissement a été d'autant plus durement ressenti qu'il coïncidait avec un gonflement considérable de l'offre (+ 60 p. 100 de 1960 à 1963), consécutif à l'entrée en service des avions à réaction. Il en est résulté un abaissement des coefficients de remplissage, qui sont ainsi passés globalement de 59 p. 100 en 1960 à 52 p. 100 en 1963.

Cette évolution a été particulièrement accusée sur les lignes long-courriers, où les quadriréacteurs se sont substitués massivement aux avions hélices. Particulièrement caractéristiques à cet égard ont été les lignes de l'Atlantique Nord où les capacités offertes au titre des seuls services réguliers des compagnies membres de l'I. A. T. A., qui avaient déjà augmenté de 32 p. 100 en 1960 par rapport à l'année précédente, se sont accrues de 70 p. 100 de 1960 à 1963. Dans le même temps, le trafic était multiplié à peine par 1,4. La chute des coefficients de remplissage fut de ce fait très profonde : 49 p. 100 pour l'ensemble des services réguliers en 1963, contre 64 p. 100 en 1960. Au terme de ces trois années, le développement de l'offre était en avance de plus de deux ans sur celui de la demande.

La dégradation des résultats financiers est évidemment une conséquence de la baisse des coefficients de remplissage. Pour s'en tenir aux deux grandes compagnies américaines exploitant des lignes internationales et aux neuf compagnies les plus importantes d'Europe occidentale, la situation d'équilibre qui était la leur, globalement, en 1959 a fait place à une perte, encore faible en 1960 (pourcentage de couverture des dépenses par les recettes : 98,5 p. 100), mais assez lourde en 1961 (pourcentage de couverture : 92,9 p. 100).

Si l'année 1962 ne marque pas une aggravation mais un allègement du déficit (96,3 p. 100) et si l'année 1963 voit les compagnies, sur le plan global, rétablir partiellement leur équilibre, c'est essentiellement grâce à la réduction, qui commence à être sensible, des coûts d'exploitation des nouvelles machines, spécialement des quadri-réacteurs. Dans le même sens a joué le fait que le parc des compagnies ne s'est plus accru au même rythme que les années précédentes.

En se poursuivant, l'évolution favorable des prix de revient aura permis en 1964 une baisse importante des tarifs. Après les hésitations et les conflits qui ont marqué dans le domaine tarifaire les années précédentes, et spécialement la dernière, une baisse générale du prix du transport est intervenue sur l'Atlantique-Nord et central, baisse modulée d'ailleurs selon les moments de l'année et la direction des voyages. Elle a eu pour effet manifeste de stimuler vigoureusement la demande. Dès l'institution des nouveaux tarifs, c'est-à-dire à partir du 1<sup>er</sup> avril, le nombre de passagers qui franchissent l'Atlantique-Nord s'accroît dans des proportions considérables : de plus de 50 p. 100 en avril et en mai par rapport aux mois correspondants de l'année précédente, de 30 p. 100 encore en juin et de 20 p. 100 en juillet. Les capacités offertes ayant dans le même temps augmenté à une cadence cette fois très modeste (de 6 p. 100 au cours des mois considérés), par rapport à la même période de l'année précédente, il en résulte un relèvement très net des coefficients de remplissage : de 50 p. 100 en moyenne l'an dernier pour la même période, ils passent à 64 p. 100 cette année.

Sans être stimulée par des mesures tarifaires aussi importantes, la demande tend aussi à s'accroître à une cadence plus rapide sur la plupart des autres lignes long-courriers d'Amérique du Sud, d'Asie et même d'Afrique. Les moyen-courriers d'Europe, toutefois, tout en continuant à se développer, semblent marquer un ralentissement dans leur croissance. Aux Etats-Unis, au contraire, le trafic intérieur connaît un rythme de développement encore plus soutenu que les années précédentes (+ 15,5 p. 100 pour le premier semestre 1964 par rapport au semestre correspondant de 1963).

C'est donc, dans l'ensemble, sur des perspectives plus optimistes que celles des années précédentes que s'ouvre l'année 1965.

## II. — L'évolution du trafic aérien français.

Votre rapporteur a réuni à cet égard quelques statistiques concernant, d'une part, l'activité des compagnies aériennes françaises, d'autre part, l'activité des principaux aéroports.

## Les statistiques d'activité des compagnies françaises.

Le trafic global exprimé en passagers/kilomètres transportés des compagnies françaises a connu en 1962 et 1963 un très sensible fléchissement de son taux de progression. Ce taux qui était de 18,3 p. 100 en 1961 par rapport à 1960 et se situait encore à 6,2 p. 100 l'année suivante, n'a été que de 2,4 p. 100 en 1963 par rapport à 1962.

Evolution du trafic des compagnies françaises de 1960 à 1963.  
(En millions de passagers/kilomètres.)

COMPAGNIES	1960	1961	VARIATIONS 1961/1960.	1962	VARIATIONS 1962/1961.	1963.	VARIATIONS 1963/1962.
Air France.....	4.048,9	4.774,6	+ 17,9	5.104,1	+ 6,9	5.255,4	+ 2,9
U. T. A.....	871,9	1.018,2	+ 16,8	1.003,6	- 1,4	936,0	- 6,7
Air-Inter.....	9,4	41,9	»	89,9	+ 114,3	153,5	+ 70,9
Ensemble.....	4 930,2	5.834,7	+ 18,3	6.197,6	+ 8,2	6.344,9	+ 2,4

Source : statistiques S. G. A. C.

Le ralentissement de l'expansion en 1963 s'est expliqué essentiellement par la dégradation de la position privilégiée des compagnies françaises en Afrique noire et en Algérie et le développement progressif du trafic effectué par les compagnies Air-Afrique, Air-Madagascar et Air-Algérie. En effet on doit arriver par paliers successifs à la parité de l'offre entre les compagnies françaises et les compagnies locales sur les lignes vers l'Afrique du Nord, l'Afrique noire et Madagascar exploitées auparavant par les seules compagnies françaises.

En outre, sur le secteur international, la progression du trafic, notamment sur l'Atlantique Nord, a été moins sensible que celle de l'année précédente.

Cependant, si l'on ne tient pas compte des résultats défavorables enregistrés sur les réseaux d'Afrique et d'Algérie, l'accroissement du trafic aérien français est voisin de celui de l'ensemble des compagnies membres de l'O. A. C. I. (plus 12 p. 100).

Le trafic d'Air-Inter continue d'être remarquable. Mais sa place dans le transport aérien français est encore trop modeste pour que son influence se fasse réellement sentir sur l'ensemble des résultats.

Au cours du premier semestre 1964, la tendance constatée en 1962 et 1963 s'est heureusement renversée. Les résultats du premier semestre 1964 se situent globalement à un niveau supérieur de 8 p. 100 à celui des six premiers mois de 1963.

Trafic des compagnies françaises au cours du premier semestre  
1963 et 1964.

(Millions de passagers/kilomètres.)

COMPAGNIES	PREMIER semestre 1963.	PREMIER semestre 1964.	POURCENTAGE de variation.
Air France.....	2.269	2.505,8	+ 10,4
U. T. A.....	403,6	366,3	— 9,2
Air-Inter .....	71,1	9 6	+ 38,7
Ensemble .....	2.743,7	2.970,7	+ 8,3

Les résultats se trouvent encore affectés en ce début d'année par la nouvelle contexture du transport en Afrique noire et en Algérie. Mais les résultats remarquables obtenus sur l'Atlantique-Nord du fait de la mise en œuvre de nouveaux tarifs en baisse, le 1<sup>er</sup> avril 1964, ont permis d'enregistrer les progrès assez satisfaisants indiqués ci-dessus.

L'amélioration des résultats sur les secteurs long-courriers devrait se prolonger sinon s'accroître au cours du second semestre. La progression des résultats du secteur moyen-courrier est plus lente et cette tendance, si elle se prolongeait, empêcherait le trafic aérien français d'atteindre un taux d'expansion de son trafic total supérieur à 10 p. 100.

Les statistiques d'activité des principaux aéroports.

Les statistiques d'activité font apparaître de 1960 à 1963 une progression moins forte que celle enregistrée durant la période 1959-1962. Pour l'ensemble des aéroports figurant au tableau ci-après, le pourcentage global d'augmentation a été de 34 p. 100. De 1959 à 1962, ce taux avait été de 54,9 p. 100.

Evolution de l'activité des principaux aéroports de la République française de 1960 à 1963.  
(En unités de trafic [1].)

AÉROPORTS	1960	1961	1962	1963	POURCENTAGE de variation de 1960 à 1963.
Paris-Orly .....	2.979,8	3.523,3	4.064,6	4.580,6	+ 53,7
Paris-le Bourget.....	1.157,2	1.287,8	1.329,5	1.501,7	+ 29,7
Marseille .....	819,6	901	1.102,5	912,2	+ 11,2
Le Touquet.....	968	981,2	996,1	854,2	— 11,8
Nice .....	616,2	757,4	891,1	948,9	+ 53,9
Calais .....	386,8	443,1	541,9	340,8	— 11,9
Toulouse .....	162,4	199,7	247,4	197,7	+ 21,7
Mulhouse-Bâle .....	225,1	239,7	245	302,4	+ 34,3
Cherbourg .....	179,2	221,8	242,6	233	+ 29,8
Bordeaux .....	104,6	111,6	104,6	109,4	+ 4,5
Ajaccio .....	146,7	193,7	197,4	245,8	+ 67,4
Lyon .....	122,3	136,7	155,5	166,7	+ 38,3
Bastia .....	109,8	123,8	147,8	166	+ 51,1
Perpignan .....	54,8	91	135,6	159,3	+ 190,6
Beauvais .....	84,8	109,6	102,2	120,4	+ 41,9
Pointe-à-Pitre .....	54,8	68,9	86	106	+ 93,4
Fort-de-France .....	45,2	51,2	59,1	87,6	+ 49,5

(1) Une unité de trafic = 1.000 passagers = 100 tonnes de fret = 100 tonnes de poste.

Deux aéroports côtiers (le Touquet et Calais) ont vu leur trafic régresser en partie par suite d'une diminution du nombre de voitures accompagnées, transportées entre la France et l'Angleterre et en partie, par suite d'un changement de méthode dans la prise en compte du tonnage de ce fret particulier (abandon d'un poids forfaitaire trop élevé au bénéfice du poids réel).

Comme pour la période précédente, la progression de Paris-Orly est supérieure à la moyenne générale alors que celle de l'aéroport du Bourget lui reste inférieure.

La progression la plus remarquable est celle de l'aéroport de Perpignan dont le trafic a presque triplé en quatre ans.

On peut également noter parmi les aéroports présentant un développement satisfaisant : Nice, Lyon, Bastia, Pointe-à-Pitre et Fort-de-France.

## CHAPITRE II

### L'AIDE A LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

C'est un fait d'expérience que dans aucun pays une industrie aéronautique puissante n'a pu se développer sans une aide des pouvoirs publics. La France ne fait pas exception à la règle. L'aide accordée a revêtu des formes diverses. Une des plus apparentes et des plus efficaces est celle dont bénéficient l'étude et la construction de prototypes. Elle apparaît à deux chapitres du budget de l'aviation civile : le chapitre 53-24, de loin le plus important dont la presque totalité des crédits sont virés, en cours d'exercice, à la direction technique et industrielle de l'air et le chapitre 53-22 qui constitue, en fait, un petit complément du 53-24, destiné à des expérimentations opérationnelles et géré directement par le secrétaire général à l'aviation civile.

Au cours des dernières années la priorité a été donnée à Caravelle. Priorité largement justifiée si l'on considère le succès commercial et technique qu'aura représenté, en définitive,

cette opération. Mais l'opération Caravelle, au moins sous sa forme actuelle, approche de son terme. Le Concorde est venu, en quelque sorte, prendre le relais et depuis 1962 des crédits importants sont prévus chaque année dans le budget à ce propos.

Le projet Concorde n'est toutefois pas de nature à assurer à lui seul, un plan de charge satisfaisant pour notre industrie aéronautique au cours des années 1970 et suivantes. Il est de plus souhaitable que l'activité de nos entreprises ne soit pas orientée sur un seul type d'appareil dont la réalisation nous échappe d'ailleurs en partie puisqu'elle est effectuée en partage avec l'industrie britannique.

A cet égard, le projet de budget proposé pour 1965 ouvre une perspective nouvelle. Au chapitre 53-24 figure un crédit d'études de 5 millions de francs en faveur d'un avion de transport bi-réacteur de moyenne capacité (40 à 50 places). L'importance de cette inscription apparaît clairement si l'on considère qu'en définitive elle peut être l'amorce d'un programme qui orientera durablement l'activité de nos entreprises aéronautiques.

Votre rapporteur examinera successivement ces diverses opérations : le Concorde, l'avion de transport bi-réacteur de moyenne capacité, les autres études qui relèvent de l'intervention du secrétariat général.

#### I. — Le Concorde.

Pour la quatrième année, des autorisations de programme sont ouvertes au titre du Concorde. Elles ont évolué ainsi (1) :  
1962 : 125.000.000 francs ; 1963 : 170.000.000 francs ; 1964 : 126.000.000 francs ; 1965 : 330.000.000 francs.

(1) Compte non tenu d'autorisations de programme s'élevant à 80 millions de francs et ouverts sur les budgets militaires en 1963 et 1964.



Le déroulement de l'opération « Concorde » progresse de façon satisfaisante. Depuis la signature de l'accord du 29 novembre 1962, des études très importantes ont été menées du côté des industriels comme du côté des services officiels. Du côté des industriels (Sud-Aviation et British Aircraft Corporation pour la cellule, Bristol Siddeley Engines et S. N. E. C. M. A. pour les moteurs), les travaux ont porté sur le plan théorique (études aérodynamiques, essais de soufflerie), sur le plan de la fabrication (définition des matériaux et des procédés de fabrication) et sur l'étude des divers systèmes d'un tel avion (systèmes électrique, hydraulique...). Du côté des services officiels, en dehors des études et recherches menées par les différents laboratoires et centres d'essais, il a fallu procéder à l'édification d'une réglementation commune pour la délivrance du certificat de navigabilité, les textes existant en France comme en Angleterre étant inapplicables à ce genre d'aéronef. Enfin, les exigences opérationnelles (réserve, bruit...) ont été définies.

Suite à ces diverses études, l'appareil a reçu au mois de mai dernier ses caractéristiques définitives. L'augmentation à 147 tonnes du poids maximum au décollage a entraîné un accroissement de l'ordre de 1 p. 100 de la poussée des réacteurs et un accroissement de 15 p. 100 de la surface de la voilure. Le Concorde emportera 110 à 120 passagers sur Paris—New York.

Les avions prototypes doivent être construits conformément à cette nouvelle définition. La date du premier vol est actuellement fixée au deuxième semestre 1967. La certification des avions (et donc leur mise en service) pourrait raisonnablement intervenir en 1971.

Quarante-sept options ont déjà été prises sur cet appareil (1). Elles sont la meilleure preuve de l'intérêt que suscite le projet.

Le coût global de l'opération, jusqu'à la première mise en service de l'appareil sur l'Atlantique Nord, avait été estimé hors taxes, pour la France et la Grande-Bretagne à 1.865 millions de francs dans le cadre de l'accord du 29 novembre 1962 (2). Ce chiffre est actuellement en cours de réévaluation. D'après les informations communiquées, il est vraisemblable qu'il sera fortement dépassé, du fait des nouvelles caractéristiques de l'appareil.

Compte tenu de son coût élevé, l'opération « Concorde » a pu être quelquefois qualifiée d'opération de prestige. Ce grief, qui semble avoir très récemment alimenté une campagne dont la presse anglo-saxonne s'est faite l'écho, ne peut être retenu. Les autorités anglaises responsables ont d'ailleurs démenti et confirmé leur volonté de poursuivre la réalisation du projet.

L'abandon de ce projet qui, en définitive, permettra à notre industrie de se placer à l'avant-garde des techniques de construction, ne saurait être envisagé. Le fait, pour notre pays, d'être absent de la compétition sur le marché des appareils supersoniques signifierait pour lui un recul par rapport à d'autres pays mieux placés.

Toutefois votre rapporteur souhaite pouvoir disposer ultérieurement d'informations plus précises sur le montant réel des dépenses qu'entraînera le « Concorde ». Ceci afin d'apprécier les efforts susceptibles d'être faits en faveur d'autres projets.

## II. — L'avion de transport bi-réacteur de moyenne capacité.

Interrogé par votre rapporteur sur les raisons qui avaient amené à inscrire au chapitre 53-24, un crédit de 5 millions de francs en autorisations de programme destinées aux études d'un avion de transport bi-réacteur de moyenne capacité (40 à 50 places), le Gouvernement a précisé qu'au début de l'année 1964 a été posée par Sud-Aviation la question d'une collaboration avec Fokker pour construire le F. 28, avion bi-réacteur de petite capacité (50 à 65 places) pour étapes courtes.

Un peu plus tard, un constructeur français a proposé un programme concernant un appareil un peu plus petit visant cependant le même type de marché : si l'association avec Fokker aurait pu, pour un investissement modéré, apporter à Sud-Aviation une certaine charge de travail, le programme français paraît être beaucoup plus intéressant pour la construction aéronautique nationale : il conduirait à la vente d'un appareil dont un constructeur français serait le maître d'œuvre incontesté, et dont la France fabriquerait environ la moitié. La série est assurée d'un appui au départ, puisque la Postale, d'une part, Air-Inter, d'autre part, ont déjà manifesté l'intérêt qu'ils portaient à ce type d'appareil.

Le succès de cette opération dépend certainement en grande partie de sa rapidité. Il s'agit en effet de remplacer par des avions à réaction des appareils à hélices de taille moyenne (Convair 240 à 440, Viscount...) et le marché va, dans les années qui viennent, passer par une pointe intéressante à exploiter.

Dans l'hypothèse où ce programme serait retenu par le Gouvernement la somme de 5 millions de francs figurant au budget de 1965 pour un avion de moyenne capacité permettrait le démarrage des études d'avant-projet. Ce problème est lié, d'après le Gouvernement, aux choix qui interviendront au titre du V<sup>e</sup> plan dans le domaine de la construction aéronautique.

Certains éléments de cette réponse n'ont pas été sans inquiéter votre rapporteur. Il semble évident — et la réponse souligne d'ailleurs cet aspect du problème — que le succès de l'opération dépend de la rapidité avec laquelle elle sera lancée. Cette rapidité est d'autant plus souhaitable que l'appareil français risque, en cas de retard, de se trouver concurrencé par un grand nombre d'appareils étrangers dont les études sont déjà fort avancées. Quoi qu'il en soit, l'inscription au budget d'un crédit semble impliquer le désir d'engager rapidement des études sur ce projet précis.

Or, il ressort des informations citées que la position du Gouvernement ne serait pas encore vraiment arrêtée et même qu'elle ne pourrait être prise que dans le cadre des options relatives au V<sup>e</sup> plan, c'est-à-dire pour le moins dans plusieurs mois.

La question se pose alors de savoir s'il était opportun de prévoir l'inscription, sous un intitulé aussi précis, d'un crédit qui, en définitive, risque d'être utilisé d'une manière différente.

## III. — Etudes diverses.

L'étude de systèmes d'atterrissage automatique et de deux avions d'affaires figure au projet de budget de 1965.

### Atterrissage automatique :

Un programme d'atterrissage « tout temps » se poursuit maintenant depuis 1962. Les dotations correspondantes ont été de 6 millions en 1963 et de 8 millions en 1964. Elles s'élèveront à 8 millions en 1965. Ce programme a jusqu'à présent porté sur deux genres d'opérations très différentes :

— mise au point sur Caravelle d'un pilote automatique et de systèmes appropriés permettant un abaissement des minima actuels (200 pieds = 800 mètres) à 100 pieds = 400 mètres ;  
— étude des différents systèmes proposés dans le monde pour arriver jusqu'à l'atterrissage complet.

La première opération a été réalisée de façon très satisfaisante et devrait aboutir à un début d'opérations avant la fin de 1964.

L'obtention d'un atterrissage zéro-zéro (atterrissage complet par tous les temps), qui dérivera des résultats enregistrés au cours des deux opérations précédentes, nécessitera encore des études et des essais en vol très nombreux. Les crédits demandés seront affectés en gros pour un tiers à des études et mises au point du matériel et pour deux tiers à des essais en vol.

Enfin, des études seront entreprises pour étendre les résultats acquis à d'autres appareils (Nord 262 et Mystère 20).

### Le Mystère 20 :

Le Mystère 20 est un avion d'affaires biréacteur. Il peut emporter six à dix passagers. Son rayon d'action maximum est de 2.500 km. Il vole en croisière à 850 km/h et utilise des pistes de 1.500 mètres. Equipé de deux réacteurs double flux General Electric CF. 700, il a un poids maximum au décollage de 10 tonnes. Le coût total de développement de l'opération est de 96 millions de francs. La participation de l'Etat s'est élevée à 48 millions, avec clause de récupération sur les bénéfices.

Les 2 millions de francs inscrits au budget sont le reliquat des sommes prévues en contribution par l'aviation civile aux dépenses d'investissements.

On peut noter que l'intérêt semble toujours très grand pour cet appareil. Actuellement, cinquante-deux sont lancés en production, Dassault attendant les levées de la première option de quarante appareils par Panamerican (qui doit intervenir en janvier 1965) pour lancer l'approvisionnement de la suite de la série.

### Avions d'affaires et légers :

L'avion Moynet Jupiter M 360, construit à l'initiative de l'industrie par une équipe Matra, sur les directives générales de M. Moynet, a effectué ses premiers vols fin 1963. Cet appareil est un bimoteur de deux fois 200 CV (version possible avec deux à 290 CV) en tandem, 5-7 places suivant la puissance moteur. Cet appareil est au début de ses essais qui se présentent de façon favorable.

Toutes les études de marché portant sur l'Europe, y compris la France, tendent à montrer que cette catégorie d'appareil devrait se multiplier rapidement dans les années à venir.

Votre rapporteur voudrait enfin évoquer certains projets de programmes dont on aurait pu souhaiter qu'ils bénéficient d'une aide au titre du budget de 1965 : au premier rang figurent Caravelle et le projet d'avion gros porteur pour étapes courtes.

(1) Air France ; 8 ; Air-India ; 2 ; American Airlines ; 8 ; B. O. A. C. ; 8 ; Continental Airlines ; 3 ; Middle East Airlines ; 2 ; Pan American Airlines ; 8 ; Quantas ; 4 ; T. W. A. ; 6.

(2) A ce chiffre s'ajoutaient 80 millions d'études annexes.

Il ne convient pas pour autant de négliger certaines réalisations qui sont la preuve de la vitalité et de la diversité de notre construction aéronautique.

#### Caravelle :

Pour la première fois depuis de nombreuses années, Caravelle ne bénéficie pas d'une inscription dans le budget de l'aviation civile, au titre du chapitre 53-24. Le programme de fabrication et d'amélioration de Caravelle se poursuit toutefois, malgré l'apparition des concurrents anglais et américains.

212 avions sont aujourd'hui lancés en fabrication, dont 185 commandés ferme.

En 1964, un nouveau type amélioré de Caravelle apparaît sur le marché, la Caravelle 10 B.

La Caravelle 10 B est caractérisée par un fuselage allongé donnant deux rangées de passagers supplémentaires, une nouvelle ligne aérodynamique sur une structure de base inchangée permettant d'augmenter le mach limite, des équipements et des systèmes nouveaux, enfin, deux turbo-réacteurs à double flux Pratt et Whitney. La certification en juillet dernier de cet appareil suivie de la mise en service par la compagnie Finnair (qui en a commandé six exemplaires) confirment une mise au point très satisfaisante. Du point de vue économique d'exploitation la Caravelle 10 B, qui marque un net progrès par rapport à la Caravelle III, doit soutenir plus qu'honorablement la comparaison avec ses concurrents les plus modernes (Boeing 727, Trident, D. C. 9, BAC III).

#### Avion gros porteur pour étapes courtes :

Le projet d'un avion gros porteur pour étapes courtes n'en est qu'à sa toute première phase. Un constructeur français a déjà commencé, quoique avec des moyens réduits, à examiner le programme d'un appareil français qui puisse contribuer à maintenir, au sein des compagnies de transport, la position que Caravelle a permis à notre industrie aéronautique de conquérir.

Cet appareil devrait satisfaire dans l'avenir les besoins du transport aérien sur étapes courtes, appelé à un développement important. Il devrait pouvoir être exploité commercialement à partir de 1972. A cette époque, le trafic sur étapes courtes et moyennes aura été multiplié par un facteur compris entre 2 et 3. L'avion en question serait donc sensiblement plus gros que Caravelle et offrirait un nombre de places compris entre 140 au minimum et 220 au maximum. Il serait conçu pour des étapes de 400 à 1.300 kilomètres, avec des performances spécialement favorables autour de 1.000 kilomètres, serait propulsé par réacteur et volerait à une vitesse de mach 0,8 à 0,9. Il devrait marquer un progrès certain du point de vue économie d'exploitation par rapport à des appareils comme le Boeing 727 ou le Trident.

Le programme « gros porteur pour étapes courtes » mérite d'être exploré de façon approfondie afin d'examiner la possibilité et les modalités de son lancement qui devrait intervenir plus ou moins vite suivant les débouchés plus ou moins rapides de l'opération superonique. De ce point de vue, des études fouillées doivent être menées concernant, d'une part, le marché potentiel de l'appareil, d'autre part, d'un point de vue technique, l'appareil lui-même.

Votre rapporteur regrette pour sa part qu'une aide de l'Etat ne soit pas venue encourager un projet dont l'intérêt paraît singulièrement important sur le plan du transport aérien.

#### Nord 262 :

Le Nord 262 est une version pressurisée du Super Broussard MH 260. C'est un bon appareil pour lignes courtes à faible densité, qui peut emporter 26 passagers à 360 kilomètres-heure.

Le Nord 262 ne fait pas l'objet pour l'année 1965 de demandes budgétaires de la part du S. G. A. C. On estime en effet que Nord-Aviation doit porter maintenant l'entière responsabilité de son développement et de sa vente.

Nord-Aviation a d'ailleurs réussi à vendre quatre appareils à Air-Inter, où ils sont maintenant en exploitation, et à traiter avec une compagnie américaine locale d'importance moyenne, « Lake Central Airlines », pour la vente de 8 appareils et une option sur 12 appareils suivants. Ce contrat est maintenant définitivement signé. En outre, l'avion a été commandé ferme à deux exemplaires par une compagnie japonaise.

Ces faits et l'appréciation élogieuse de la Federal Aviation Agency sur le Nord 262 montrent l'intérêt de la formule proposée : le marché de ce genre d'appareils dépasse dans le monde certainement plusieurs centaines. L'avion français devrait en prendre une partie intéressante, surtout si l'augmentation de la puissance de ses moteurs lui ouvre plus largement encore l'accès des pays chauds et montagneux.

#### Breguet 941-942 :

Le Breguet 941-942 est un appareil de la formule « à aile soufflée » permettant l'utilisation de terrains assez courts (de l'ordre de 400 mètres en utilisation commerciale). Il a été étudié en partie égale avec des crédits militaires et civils.

La formule présente un intérêt certain, dont témoigne l'attention que les autorités américaines ont portée à cet appareil lors du voyage de présentation aux Etats-Unis. Son marché civil, qui répond à des caractéristiques géographiques particulières, est sans doute assez dispersé dans le monde.

#### Potez 840 :

Le Potez 840 est un quadriturbopropulseur qui peut emporter 24 passagers sur des étapes supérieures à 1.000 km à une vitesse de croisière de 450 km/h. Il permet l'usage de pistes très courtes.

Cet avion constitue une belle réalisation technique et, sur le plan commercial, deux appareils sont maintenant vendus ferme. Le constructeur espère élargir ses débouchés en augmentant la vitesse de croisière de son avion en l'équipant de turbo-propulseurs Astazou 10 ou PT 6. L'Etat a apporté son soutien à cette opération sous forme de l'achat d'un appareil.

### CHAPITRE III

#### L'AÉROPORT DE PARIS

L'Aéroport de Paris, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région parisienne.

Il est ainsi investi d'une double fonction :

- technique qui consiste à améliorer et à développer l'infrastructure et les installations techniques et commerciales ;
- économique qui consiste à gérer selon des méthodes commerciales les installations placées sous son autorité.

Pour remplir sa mission, l'Aéroport de Paris a reçu à l'origine, en dotation de l'Etat, les biens et immeubles constituant les aéroports et aérodromes qui lui ont été remis par le décret du 21 août 1949, parmi lesquels figurent notamment les aéroports d'Orly et du Bourget et l'aéroport de tourisme international de Toussus-le-Noble, complété par l'aérodrome de Guyancourt.

Mais aucune dotation en numéraire, aucun apport financier réalisable ne lui a été fourni par l'Etat ou par une autre collectivité publique.

L'Aéroport de Paris a donc dû, dès 1949, et doit toujours couvrir ses charges d'exploitation par ses produits d'exploitation et se procurer les ressources nécessaires à la réalisation de ses programmes d'équipement soit par voie d'emprunts contractés auprès de divers organismes prêteurs, soit par autofinancement provenant de l'utilisation des provisions pour amortissement technique des installations existantes.

En fait, malgré un accroissement sensible de ses ressources, l'Aéroport de Paris n'est toujours pas en mesure de faire face à la totalité de ses charges financières, ce qui justifie le maintien d'une subvention de l'Etat. Il ne semble pas non plus que cette subvention doive disparaître prochainement, compte tenu de l'accroissement à venir des charges financières, fonction du développement des programmes de travaux neufs, en particulier au titre du nouvel aéroport de Paris-Nord.

#### I. — A la recherche du « grand équilibre ».

Les produits d'exploitation de l'Aéroport de Paris accusent une progression régulière. En 1963, il se sont élevés à 122,8 millions de francs, en 1964 à 139,8 millions de francs ; pour 1965, il est prévu 160,2 millions de francs. En une large mesure l'amélioration constatée pour 1964 et 1965 sera due au relèvement du produit de la redevance « passagers » dont les taux ont été relevés à compter du 1<sup>er</sup> juin 1964.

En regard, les charges d'exploitation de l'aéroport — charges financières et dotation au compte d'exploitation exclues — s'établissent à un niveau sensiblement inférieur : elles passent de 86,2 millions de francs en 1963 à 96,7 millions de francs en 1964 et représenteront 106,1 millions de francs pour 1965.

De la comparaison de ces chiffres, il ressort que la gestion de l'Aéroport de Paris, en 1963, en 1964 et en 1965, fera apparaître des excédents par rapport à ce qu'il est convenu d'appeler le « petit équilibre ». L'excédent va même en augmentant tant en valeur absolue qu'en valeur relative, puisqu'il passe de 26 p. 100 des produits en 1963, à 31 p. 100 en 1964 et à 33,7 p. 100 en 1965.

Ces résultats ne tiennent pas compte toutefois des charges financières incombant à l'aéroport tant au titre des intérêts que de l'amortissement des emprunts contractés. Leur prise en compte fait apparaître une situation de trésorerie beaucoup moins favorable.

En effet, les charges financières globales ont représenté en 1963, 54 millions de francs, en 1964, 60,5 millions de francs. En 1965, elles s'élèveront à 66,3 millions de francs. Pour chacune de ces années, elles dépassent sensiblement le montant des excédents dégagés au titre du « petit équilibre », même si l'écart tend à diminuer.

La subvention accordée par l'Etat a en partie pour objet de permettre à l'aéroport de faire face aux charges de trésorerie résultant de la gestion de ces emprunts. Elle lui permet également d'être remboursé de certaines opérations effectuées pour le compte de l'Etat. La subvention, qui s'élève à 33,8 millions de francs en 1963 et 33 millions de francs en 1964, représentera en 1965 36 millions de francs.

Le caractère quelque peu composite de cette subvention apparaît clairement si l'on considère qu'elle couvre à la fois des charges d'exploitation proprement dites (charges d'intérêts) et des charges de trésorerie (amortissements), qui, normalement, figurent hors du compte d'exploitation. On aurait pu estimer préférable de limiter l'aide de l'Etat au seul équilibre du compte d'exploitation. C'eût été faire abstraction de l'importance considérable des emprunts contractés par l'aéroport de Paris, dont les amortissements pèsent très lourdement sur sa trésorerie et dont il convient d'assurer la contrepartie.

En définitive les modalités de calcul de la subvention de l'Etat semblent bien adaptées à la situation particulière de l'aéroport de Paris, qui n'a pas disposé de dotations en numéraires et est obligé de recourir presque intégralement à l'emprunt pour financer ses travaux neufs.

Peut-on envisager pour l'avenir une amélioration appréciable de la situation financière de l'aéroport, c'est-à-dire un accroissement des excédents réalisés au-delà du « petit équilibre ». En fait, l'aéroport s'est efforcé d'accroître dans toute la mesure du possible ses différentes ressources.

En particulier, l'effort a été sensible pour accroître au maximum les redevances extra-aéronautiques, et en particulier celles qui sont liées à l'activité de chacune des deux aérogares d'Orly et du Bourget. A l'intérieur ou au voisinage de celles-ci se sont installés de nombreux commerçants qui versent à l'aéroport, outre la redevance superficielle correspondant aux barèmes généraux d'occupation des locaux, une redevance commerciale proportionnelle au chiffre d'affaires. Grâce au produit ainsi obtenu, il est possible de se montrer plus modeste dans la fixation des redevances incombant aux compagnies aériennes.

En ce qui concerne les occupations de locaux (hangars, ateliers, magasins, dépôts, etc.) par les compagnies aériennes ou les ressortissants des diverses activités liées au transport aérien, les barèmes ont été établis avec le souci d'obtenir la meilleure rentabilité.

Quant aux redevances aéronautiques proprement dites, qui constituent un peu plus du tiers du total des produits d'exploitation, elles font l'objet de relèvements moins fréquents dans la mesure où leurs taux doivent faire l'objet d'une approbation des pouvoirs publics.

La redevance « passagers » a été relevée récemment par un arrêté en date du 20 avril 1964. Elle n'avait pas été modifiée depuis 1958. Rappels que cette redevance varie en fonction

de la destination du passager. Les taux actuels sont de 5 F pour un passager à destination d'un aéroport de la France métropolitaine, de 8 F lorsque la destination est un aéroport situé en Europe, en Algérie, en Tunisie et au Maroc, de 25 F pour toutes autres destinations. En raison de l'intérêt tout particulier que revêt, du point de vue national, le développement des lignes intérieures françaises et de la conjoncture économique actuelle, les taux de 5 F et de 8 F ont été limités provisoirement à 4 F et 7 F, après accord des exploitants d'aéroports et des ministres compétents.

Par contre, les redevances d'atterrissage et de stationnement dues par les aéronefs n'ont pas augmenté depuis 1959.

A vrai dire, le relèvement des redevances aéronautiques n'est pas sans soulever de nombreux problèmes : problèmes nés d'éventuelles disparités entre les aéroports français et les aéroports étrangers, mais aussi problèmes psychologiques dans le cas de la redevance « passagers », qui constitue actuellement une charge non négligeable venant s'ajouter au prix du billet et dont le voyageur ne conçoit pas pourquoi elle n'est pas automatiquement incluse dans le prix du billet ; à cet égard, il semble que l'on soit parvenu à une limite.

L'accroissement prévisible du trafic sera pour l'aéroport le meilleur gage de l'accroissement des ressources. Celui-ci est d'autant plus nécessaire que les investissements de l'aéroport continueront à l'avenir, comme les années précédentes, à représenter un montant particulièrement élevé, eu égard au chiffre d'affaires et aux ressources propres de l'établissement.

## II. — La politique d'investissement.

Compte tenu du projet de budget extraordinaire pour 1965, actuellement en cours d'approbation, c'est à 379,69 millions de francs que se seront élevées de 1962 à 1965 les dépenses d'investissement de l'aéroport de Paris. Ce chiffre est légèrement supérieur au montant qui avait été fixé dans le cadre du IV<sup>e</sup> Plan, soit 368.250.000 F. La comparaison des échéanciers fait toutefois apparaître un retard dans les engagements au titre de 1962, 1963 et 1964 compensé par une nette progression en 1965.

Les travaux engagés au titre du IV<sup>e</sup> Plan ont essentiellement concerné Orly et le Bourget. A Orly, il s'est agi en particulier de la construction d'une piste Est-Ouest (1963-1965), d'une tour de contrôle (1964-1965) et de hangars. Au Bourget, il s'est agi de l'achèvement de l'aérogare voyageurs, de la construction d'un parc à voitures à étages, de l'exécution de travaux routiers pour permettre le raccordement à l'autoroute du Sud.

En ce qui concerne l'aérodrome de Paris-Nord, les crédits ouverts en 1964 et 1965 permettent l'acquisition d'une première tranche de terrains.

S'agissant enfin des aérodromes secondaires, la mesure la plus importante portera en 1965 sur la réalisation d'une bande d'envol gazonnée sur l'aérodrome de Guyancourt.

Le tableau ci-annexé indique, pour la période 1962-1965, la répartition des dépenses d'équipement correspondant aux diverses opérations analysées ci-dessus et leurs modalités de financement.

On constate, depuis 1964, une augmentation sensible de l'auto-financement constitué par le réinvestissement de liquidités provenant des dotations aux amortissements.

### AÉROPORT DE PARIS

Période 1962-1965.

Répartition des dépenses d'équipement pour la période 1962-1965 et modalités de financement.

(Sommes en millions de francs.)

	RÉPARTION					TOTAL	FINANCEMENT	
	Orly.	Le Bourget.	Autres aérodromes.	Opérations communes.	Paris-Nord.		Caisse des dépôts et consignations.	Auto-financement.
1962 .....	70,39	12,67	0,57	8	»	91,63	75	16,63
1963 .....	60,04	18,40	0,83	12,05	0,04	91,36	76	14,32
1964 (prévision approuvée) .....	71,05	7,75	0,80	8,50	0,50	88,70	64	24,70
1965 (prévision approbation en cours) .....	62,25	4,91	2,15	15,69	23	108	80	28
Total général .....						379,69		



Le programme d'équipement de l'aéroport de Paris pour la période 1966-1970 représentera à peu près deux fois le montant du programme 1962-1965.

Il sera dominé par la réalisation du nouvel aéroport de Paris-Nord. Cependant, des investissements continueront à être réalisés sur l'aéroport d'Orly, afin d'augmenter la capacité de ses ouvrages, bâtiments et installations, de telle sorte qu'il puisse faire face à l'augmentation escomptée du trafic.

Sur l'aéroport du Bourget, seuls de modestes travaux d'aménagement des installations existantes seront entrepris.

En ce qui concerne les aérodromes secondaires, l'équipement de l'ensemble constitué par les aérodromes de Toussus-le-Noble et de Guyancourt est prévu pour faire face au développement de l'aviation de tourisme et de l'aviation d'affaires.

Enfin, au titre des opérations communes est prévue l'acquisition :

— des matériels nécessaires à la sécurité aérienne, afin d'achever l'équipement des pistes et le développement des aides à la navigation aérienne, en vue de permettre aux aéronefs d'atterrir avec une visibilité horizontale de 400 mètres et un plafond de 30 mètres, alors que les normes actuelles sont respectivement de 800 et de 60 mètres ;

— des véhicules spéciaux pour le transport des passagers sur les aires ;

— d'équipements destinés aux installations de dissipation de brouillard.

En comprenant l'aéroport de Paris-Nord, les prévisions de dépenses soumises à l'examen du commissariat général au plan, sont les suivantes :

	1966	1967	1968	1969	1970	
	(En millions de francs.)					
Orly .....	53,6	40,5	31,5	49	47	221,6
Le Bourget.....	5,6	6	5,5	4,5	4,5	26,1
Autres aérodromes.....	3,2	3	4	3	4	17,2
Opérations communes...	11,2	12	12	12	12	59,2
Paris-Nord .....	56	79	82	92	117	426
<b>Totaux .....</b>	<b>129,6</b>	<b>140,5</b>	<b>135</b>	<b>160,5</b>	<b>184,5</b>	<b>750,1</b>

Le financement de ces dépenses sera vraisemblablement assuré, comme pendant la période précédente, grâce à des emprunts souscrits auprès de divers organismes prêteurs et par autofinancement provenant du réinvestissement de liquidités dans une proportion qu'il n'est évidemment pas possible de fixer dès maintenant.

### III. — L'aéroport de Paris-Nord.

Les dépenses correspondant à la construction du nouvel aéroport de Paris-Nord représentent à elles seules plus de la moitié des dépenses prévues au V<sup>e</sup> plan. Il s'agit là d'une opération qui ne pouvait être différée et qu'ont rendue nécessaire les perspectives de saturation des aéroports d'Orly et du Bourget, l'extension rapide de la région parisienne et la mise en service des appareils supersoniques.

#### Les perspectives de saturation des aéroports d'Orly et du Bourget.

La capacité maximale de l'aéroport d'Orly peut être estimée aux maximum à 10 millions de voyageurs par an en tenant compte des suppléments qui pourraient être apportés aux estimations actuelles par d'éventuels progrès techniques.

Celle de l'aéroport du Bourget, dont la piste principale ne peut pas être doublée, est de ce fait limitée à 5 millions de voyageurs par an. Encore les installations actuelles ne peuvent-elles traiter que la moitié de ce trafic et leur extension exigerait des travaux considérables.

Il en résulte que la capacité maximale de l'ensemble des aéroports d'Orly et du Bourget est de l'ordre de 12,5 millions de voyageurs par an et ne pourrait être portée à 15 millions qu'au prix de travaux très importants au Bourget.

Or, ce chiffre de 15 millions de passagers risque d'être atteint dès 1972. Il en résulte que, compte tenu des délais d'études et de construction *ex nihilo* d'un grand aéroport qui sont d'environ dix ans, il était indispensable de décider dès à présent la création d'un nouvel aéroport.

#### L'extension de la région parisienne.

La population de la région parisienne était, en 1932, de 8,5 millions d'habitants. Les études du district de la région de Paris indiquent que, en l'an 2000, elle sera d'au moins 12 millions d'habitants et, plus probablement, de 16 millions. Il a donc été reconnu urgent de réserver à l'aviation marchande l'espace nécessaire à la création d'un nouvel aéroport dans une zone qui ne soit pas déjà en cours d'urbanisation et de définir les surfaces fort importantes où l'utilisation du sol doit être réglementée pour réduire au minimum les difficultés futures dues à la gêne causée par le bruit des avions.

Il est apparu également que l'extension de la région parisienne vers le Nord exigerait, qu'à une époque comprise entre 1975 et 1980, la plus grande partie de la plate-forme de l'aéroport du Bourget soit remise à la disposition des services de l'urbanisme, soit un millier d'hectares, compte tenu de la libération des terrains avoisinants actuellement frappés de servitudes à cause du bruit.

#### La mise en service des avions supersoniques.

Dès à présent la gêne due au bruit impose au trafic aéronautique de lourdes servitudes. A Orly et au Bourget, les décollages nocturnes font l'objet d'une réglementation sévère. Aucun décollage d'avion à réaction n'est autorisé après minuit, sauf dérogation qui n'est accordée qu'exceptionnellement.

Or, les futurs avions supersoniques actuellement à l'étude en Europe, aux Etats-Unis et probablement en U. R. S. S., risquent d'aggraver le problème du bruit car les moteurs de ces nouveaux avions — notamment les avions lourds étudiés aux Etats-Unis — diffuseront plus d'énergie sonore que les moteurs actuellement en service. Aussi doit-on prévoir l'éventualité où l'aéroport d'Orly, qui est environné d'un grand nombre d'habitations situées à proximité immédiate des pistes, ne pourrait pas accueillir les avions nouveaux sauf, à tout le moins, à leur imposer des sujétions d'horaires qui ruineraient l'économie de leur exploitation.

La nécessité de construire un nouvel aéroport ayant été reconnue, l'emplacement « Paris-Nord », entre Roissy-en-France et le Mesnil-Amelot est apparu le seul qui soit disponible pour permettre de satisfaire en temps opportun aux besoins du transport aérien et pour assurer une bonne desserte de l'agglomération de Paris.

Les études économiques entreprises ont permis de dégager une solution susceptible de mettre en service progressivement les installations de l'aéroport, en principe à partir de 1971, en vue de recevoir, sans aucune servitude, les premiers appareils supersoniques, l'aéroport du Bourget étant maintenu en fonctionnement jusqu'en 1975, ce qui permet d'établir dans le temps les dépenses d'équipement tout en évitant les doubles emplois et les investissements de transition.

Cette solution implique que les terrains soient acquis dans les moindres délais, ce qui suppose le recours à la procédure d'expropriation et par conséquent la déclaration de l'utilité publique de l'opération considérée dans son ensemble.

La superficie actuellement retenue dans le périmètre général d'emprise du futur aéroport ressort à 2.915 hectares environ, affectant le département de Seine-et-Oise à concurrence de 1.500 hectares et celui de Seine-et-Marne à concurrence de 1.415 hectares.

L'enquête d'utilité publique sur la création du nouvel aéroport a été ouverte le 10 juillet 1964 et close le 10 août dernier. Les observations présentées sont actuellement examinées par les membres de la commission d'enquête qui, après avoir recueilli une série de dépositions de tiers intéressés, doivent déposer prochainement leurs conclusions.

A cette phase de la procédure, succédera la consultation de la commission centrale de contrôle des opérations immobilières puis du Conseil d'Etat, qui doit obligatoirement donner son avis sur le projet de décret déclaratif d'utilité publique.



Les enquêtes parcellaires seront alors lancées et les premières acquisitions pourront vraisemblablement intervenir dans le courant de l'année prochaine, tout au moins pour les propriétaires et exploitants qui accepteront de traiter à l'amiable. Parallèlement se poursuivent les travaux de reconnaissance des sols, sondages et levés topographiques.

Ensuite seront progressivement mis en chantier l'ensemble des ouvrages, bâtiments et installations qui permettront dans une première phase de recevoir quatre millions de passagers.

Les dépenses prévues pour la période 1966-1970 s'élèvent à 426 millions de francs sur un coût total estimé, en francs constants, à 910 millions de francs, dépenses d'acquisition des terrains comprises.

## CHAPITRE IV

### LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

L'année 1962 fut incontestablement, du point de vue des résultats commerciaux, une mauvaise année pour Air France. La Compagnie nationale a connu, avec un an de retard par rapport à l'ensemble des compagnies aériennes, les conséquences du déséquilibre apparu entre une offre de transport subitement accrue par l'entrée en service de quadriréacteurs et une demande qui a progressé moins vite que prévu.

En 1963 comme en 1964, Air France s'est efforcée de redresser une situation compromise. En une certaine mesure il semble que la Compagnie nationale y soit parvenue et approche du moment où elle aura « digéré » l'arrivée sur le marché des quadriréacteurs.

L'amélioration des résultats financiers, la définition d'une nouvelle convention financière entre l'Etat et Air France, l'évolution des investissements et de leur financement, la situation des compagnies associées, ces divers points seront successivement examinés par votre rapporteur.

#### I. — L'amélioration des résultats financiers de la Compagnie.

En 1962, le déficit d'Air France avant contribution de l'Etat avait été de 113,4 millions de francs. En 1963, il aura été de 92,4 millions de francs.

Le trafic total d'Air France, exprimé en passagers-kilomètres, ne s'est pourtant accru que de 3,2 p. 100 de 1962 à 1963. Un tel pourcentage de baisse a été un des plus faibles que la Compagnie nationale ait constaté depuis plusieurs années et a contrasté avec le pourcentage moyen d'accroissement du trafic international qui, pour l'ensemble des compagnies aériennes, a avoisiné 12 p. 100.

A vrai dire, Air France a subi en 1963 les conséquences de la diminution du trafic sur l'Algérie. Sur le réseau africain, Air France a subi les effets de la concurrence accrue d'Air Afrique et de la répartition nouvelle des droits aériens entre Air France et U. A. T. Par contre, sur les autres secteurs d'activité, la progression du trafic a été de 12,90 p. 100, taux qui se compare avantageusement à la moyenne mondiale.

Le chiffre d'affaires réalisé par Air France, compte non tenu de l'indemnité résultant du contrat d'exploitation avec l'Etat, n'a augmenté que de 3,7 p. 100 d'une année sur l'autre, passant de 1.577 millions de francs à 1.635 millions de francs.

Les dépenses d'Air France, en dépit de la hausse des charges salariales et des prix plus forte en France que dans la plupart des pays étrangers, sont toutefois demeurées stables et même légèrement inférieures à celles de l'exercice précédent (1.710,5 millions de francs contre 1.715 millions de francs). Un tel résultat a été obtenu, pour une part, par une diminution des charges d'amortissement, dont les taux ont été alignés sur les taux couramment admis dans les compagnies étrangères. La durée d'amortissement qui était de huit ans pour le Boeing et de sept ans pour la Caravelle, avec valeur résiduelle de 10 p. 100, a été portée à dix et neuf ans, sans valeur résiduelle. Mais, pour l'essentiel, la diminution des dépenses procède de constants et tenaces efforts pour faire pression sur les frais d'exploitation et de gestion et améliorer le rendement du matériel. En particulier, du 1<sup>er</sup> janvier 1963 au 1<sup>er</sup> janvier 1964, l'effectif total de la compagnie a été diminué de près de 1.200 unités, alors qu'il n'avait cessé d'augmenter les années précédentes.

Les premiers résultats de 1964 font apparaître la promesse d'un net redressement.

Air France a transporté 299.730.000 tonnes-kilomètres payantes pendant le premier semestre de l'année 1964, soit une augmentation de 7 p. 100 par rapport à la même période de l'année 1963 (1). L'offre n'ayant été supérieure que de 2,7 p. 100, le coefficient de chargement gagné 2,3 points, passant de 51,3 à 53,6 p. 100.

Comme pour l'année 1963, ces résultats tiennent compte des pertes enregistrées sur les réseaux long-courriers d'Afrique et moyens-courriers d'Algérie.

Le trafic (exprimé en passagers/kilomètres payants transportés) des réseaux long-courriers, Afrique exclue, a progressé de 22,6 p. 100; celui des moyen-courriers, Algérie exceptée, de 12,3 p. 100. Au total, le trafic des grands réseaux, moins l'Afrique et l'Algérie, a augmenté de 18,4 p. 100.

Sur l'Atlantique Nord, axe le plus sensible aux variations de la conjoncture, après un premier trimestre généralement terne (plus 1,6 p. 100 = moyenne des compagnies affiliées à l'I.A.T.A.), le deuxième trimestre a connu une très importante reprise à la suite de la baisse des tarifs I. A. T. A. intervenue le 1<sup>er</sup> avril. Sans parler de la hausse de trafic enregistrée par Air France dès le mois d'avril (plus 30 p. 100), qui pouvait s'expliquer en partie par le retard apporté à certains voyages pour bénéficier de nouveaux tarifs, la progression du trafic a été de 41 p. 100 en mai et de 41 p. 100 en juin, la moyenne d'ensemble pour le semestre s'établissant à plus 26,7 p. 100 (contre 25,9 p. 100 pour l'ensemble des compagnies transatlantiques).

En juillet encore, la croissance du trafic passagers réguliers d'Air France est, en valeur relative, sensiblement supérieure à celle de l'ensemble des transporteurs I. A. T. A. opérant sur l'Atlantique Nord : plus 30,1 p. 100 contre 23,1 p. 100.

Enfin, les résultats d'août ont très largement confirmé la tendance constatée au cours du premier semestre.

Il semble bien que le déficit prévu pour 1964, qui était de 85 millions de francs, se situera en fait à un niveau sensiblement inférieur.

Les prévisions financières pour 1965 ne pourront être définitivement établies qu'après connaissance approfondie des résultats de la période d'été 1964. Un premier projet de programme prévoit une augmentation d'activité, traduite en nombre de sièges kilométriques offerts, de l'ordre de 7 p. 100. En admettant que la conjoncture économique permette un développement de la clientèle aéronautique au moins égal à celui constaté jusqu'ici en 1964, et que le niveau des salaires et des prix ne connaisse qu'un relèvement très limité aussi bien à l'étranger qu'en France, compte tenu également de la poursuite des efforts d'économie réalisés jusqu'à présent par Air France, on peut escompter que le déficit de la Compagnie nationale ne sera pas supérieur au montant de la subvention prévue au budget pour 1965, soit 70 millions de francs.

#### II. — La définition d'une nouvelle convention financière entre Air France et l'Etat.

Les relations financières actuelles entre l'Etat et la Compagnie nationale font l'objet d'un contrat dont votre rapporteur a eu l'occasion d'analyser les dispositions essentielles l'année précédente. Ce contrat portait sur les années 1962, 1963 et 1964. Il substituait au régime antérieur du remboursement à 90 p. 100 du déficit des lignes internationales le principe d'une indemnité annuelle égale à 85 p. 100 de ce déficit, dans la limite d'un plafond fixé à l'avance : 110 millions en 1962, 80 millions en 1963 et 70 millions en 1964. Ces plafonds pouvaient être modifiés compte tenu de l'évolution de certains éléments du prix de revient du transport aérien.

Votre rapporteur avait souligné l'intérêt de la formule retenue. L'ancien contrat prenant comme référence le déficit des lignes internationales avait perdu toute signification véritable puisque le réseau d'Air France est essentiellement constitué de lignes internationales. Le nouveau texte n'était pas exclusif d'une certaine souplesse car les plafonds pouvaient être réajustés en fonction de l'évolution des prix de revient. Enfin, l'adoption d'un plafond de subvention pour trois années permettait à la Compagnie de savoir de quelles contributions elle pourrait disposer et constituait ainsi une incitation à une gestion plus serrée.

(1) Il s'agit de statistiques exprimées en tonnes/kilomètres (fret compris), ce qui justifie une différence avec les statistiques citées dans le chapitre premier de ce rapport, exprimées en passagers/kilomètres.

En 1962, la contribution de l'Etat aux dépenses d'Air France s'est effectivement élevée à 110 millions de francs. En 1963, l'indexation aurait pour effet de porter de 80 à environ 100 millions le montant du plafond. Dans ces conditions, la contribution budgétaire pourra être effectivement fixée à 93,5 millions de francs, soit 85 p. 100 du déficit des lignes internationales. Pour 1964, le chiffre prévu au contrat est 70 millions de francs. Compte tenu de l'amélioration relative des résultats d'Air France, il ne semble pas qu'il y ait lieu de faire jouer les clauses d'indexation.

L'année 1965 ouvre une nouvelle période triennale. Le crédit de 70 millions qui est prévu dans le budget ne correspond pas à un plafond, mais a été fixé compte tenu de l'évolution présumée de l'activité de la Compagnie. Des études prévisionnelles sont en cours pour déterminer les plafonds à prévoir au titre de la nouvelle période triennale 1965-1967. On doit souhaiter que l'accord définitif intervienne en temps utile, c'est-à-dire avant la fin de l'année ou au début de l'année prochaine. Le contrat actuel a été notifié à Air France au milieu de 1963, alors que la moitié de la période d'application était déjà écoulée. Il ne pouvait plus être vraiment considéré comme un instrument de gestion prévisionnelle et, de ce fait, perdait une bonne part de son intérêt.

### III. — L'évolution des investissements et de leur financement.

Les années 1960, 1961, 1962 avaient été des années d'équipement intensif d'Air France en Boeing et Caravelle. En 1963 et 1964, par contre, Air France aura commandé très peu d'appareils.

En 1963, Air France n'a commandé aucun appareil. Les paiements prévus ont été entièrement consacrés au paiement des appareils commandés avant 1963. Elle a, par contre, loué quatre de ses Caravelles, locations effectuées dans certains cas avec équipage. Air Inter a affrété également des appareils d'Air France, mais sous forme d'heures de vol.

En 1964, Air France a acheté ou envisagé l'achat des appareils suivants :

— deux Caravelles, achetées d'occasion en avril à Finnair et livrables avant la fin de l'année. Ces Caravelles datent de 1962, sont en bon état et sont du même modèle que celui utilisé par Air France. L'acquisition de ces deux Caravelles constitue un investissement qui anticipe sur les besoins propres de la compagnie nationale. Le besoin de biréacteurs supplémentaires se manifesterait seulement en 1966. D'ici là, les appareils seront mis à la disposition d'Air Inter ;

— un Boeing acheté au début de l'année et livrable dans un an. Air France a, en effet, besoin d'un Boeing pour assurer le transport du fret. Elle se trouve actuellement obligée d'assurer ses transports en Super-Constellation, ce qui se traduit par un prix de revient plus élevé ;

— un Boeing passagers, livrable en 1966, sera commandé en fin d'année ;

Deux Caravelles, enfin, seront commandées. Livrables en 1966, elles seront utilisées soit sur le réseau d'Air France, soit en affrètement à Air-Inter.

Le programme 1964 comporte, en outre, le paiement des premières avances pour l'acquisition d'appareils supersoniques, qui entreront en service après 1970.

Le programme d'investissement pour 1965, qui n'est actuellement qu'une esquisse, prévoit la commande de deux Boeing passagers.

Plusieurs raisons expliquent qu'Air France n'ait procédé qu'à un petit nombre de commandes ces deux dernières années.

D'une part, le parc d'Air France est récent, du moins en ce qui concerne les appareils à réaction. Or une Caravelle s'amortit en neuf ans et un Boeing en dix ans. Remarquons d'ailleurs que les cadences d'amortissement sont moins rapides à l'étranger qu'en France. United Air Lines amortit ses propres Caravelles en quatorze ans et, de façon générale, les Boeing sont amortis aux Etats-Unis en quatorze ans.

D'autre part, des capacités de transport ont été rendues disponibles par la diminution du trafic sur l'Algérie. En même temps, la vitesse de rotation des Caravelles s'accélérait (de 15 p. 100 de 1963 à 1964), permettant une utilisation relative intensive de 2.300 heures par an. Enfin, l'installation de fauteuils supplémentaires dans les appareils s'est traduite par une augmentation des capacités offertes, au détriment, il est vrai, du confort des passagers.

Le tableau suivant récapitule l'évolution des dépenses d'investissement d'Air France de 1963 à 1965. Il précise, également, quels sont les moyens de financement recueillis par Air France pour faire face à son programme d'équipement.

Dépenses d'investissements d'Air France et leur financement.  
(En millions de francs.)

DÉSIGNATION	1963 (réalisation).	1964 (estimations).	1965 (prévisions).
<i>Dépenses.</i>			
Matériel volant.....	199,337	113,250	46,660
Siège social.....	»	29,100	2,500
Autres investissements au sol.	43,534	26,793	34,803
Participations .....	21,600	4,950	11,000
Intérêts intercalaires.....	4,000	0,600	0,900
<b>Total .....</b>	<b>268,471</b>	<b>174,693</b>	<b>95,863</b>
<i>Financement.</i>			
Ressources propres.....	43,471	134,283	95,863
Emprunts en France F.D.E.S.	40,000	»	»
Caisse des dépôts.....	100,000	»	»
Crédit à moyen terme.....	85,000	40,410	»
<b>Total .....</b>	<b>268,471</b>	<b>174,693</b>	<b>95,863</b>

A la différence des programmes antérieurs, le programme 1965 devrait être financé avec les seules ressources propres de la compagnie, ce qui permettra d'alléger, dans une certaine mesure, les charges financières de la compagnie pour les années ultérieures.

Compte tenu des acquisitions effectuées en 1963 et 1964, la situation de la flotte d'Air France au 1<sup>er</sup> octobre 1964 était la suivante :

- 24 Boeing 707/3283 « Intercontinental » dont 2 livrés au début de 1965 ;
- 41 Caravelle S.E. 210 dont une louée à la Swissair et une en location-vente à Air Algérie ;
- 9 Lockheed L. 1649 Super Starliner hors exploitation ;
- 21 Lockheed L. 1049 G Super Constellation dont 12 hors exploitation et 4 transformés en cargos ;
- 4 Lockheed L. 749 Constellation tous hors exploitation ;
- 9 Bréguet BR 763 Provence dont 3 hors exploitation ;
- 3 Douglas DC-6 dont 2 mis à la disposition d'Air-Nautic à compter du 3 avril 1962 et 1 hors exploitation ;
- 21 Douglas DC-4 dont 10 loués à diverses compagnies, 6 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. et 1 hors exploitation ;
- 10 Douglas DC-3 dont 3 loués à diverses compagnies, plus 15 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;
- 13 T. 6 tous hors exploitation.

La flotte d'Air France apparaît ainsi très largement orientée sur Caravelle et Boeing. La rapidité du progrès technique à toutefois été telle que la compagnie dispose encore d'un grand nombre d'appareils d'ancien type dont beaucoup ne trouvent pas utilisation, ni sur le réseau d'Air France, ni en location. Il existe de ce fait un problème non négligeable de conservation et de recherche d'éventuels acheteurs. On remarquera toutefois que du point de vue comptable, la totalité de ces appareils sont amortis.

### IV. — Les compagnies associées.

Il est encore trop tôt pour disposer de prévisions certaines sur les résultats des compagnies associées à Air France au titre de l'année 1964. Des résultats de l'année 1963 il ressort, en tout cas, que pour la plupart des compagnies associées d'Air France l'augmentation du trafic est allée de pair avec l'équipement en matériels nouveaux. Les progrès les plus sensibles ont été accomplis dans le bassin méditerranéen par Tunis-Air, en Extrême-Orient par Air Viet-Nam et en France par Air-Inter. Grâce à ces importantes augmentations de trafic, les compagnies associées, à l'exception d'Air Algérie, ont pu enregistrer des résultats financiers meilleurs que ceux de 1962.



## Compagnies associées.

COMPAGNIES	CAPITAL	PARTICIPATION Air France.		FLOTTES	CHIFFRE d'affaires en 1963 (en francs).
		Pourcentage	Montant en francs.		
Tunis-Air .....	900.000 dinars.....	49	5.027.000	1 DC-3. 2 DC-4. 2 Caravelle.	27.000.000
Air-Algérie .....	25.000.000 F.....	17,7	4.425.000	3 DC-3. 10 DC-4. 5 Caravelle.	99.850.000
Royal Air-Maroc.....	21.000.000 dirhams.....	21,05	4.332.000	2 DC-3. 3 L. 749. 3 Caravelle.	58.050.000
Air-Madagascar .....	460.000.000 F. C. F. A.....	38,26	3.250.000	3 Beechcraft. 4 DH Dragon. 6 DC-3. 2 DC-4. 1 Boeing 707 (d'Air France en location-vente).	38.000.000
Air-Viet-Nam .....	48.000.000 piastres.....	20,5	1.000.000	4 Cessna. 5 DC-3. 2 DC-6. 1 DC-4 (d'Air France). 1 Caravelle.	Non encore communiqué.
Royal Air-Cambodge.....	2.000.000 riels.....	24	48.000	1 DC-3. 1 DC-4.	5.400.000
Air-Inter .....	8.500.000 F.....	24,95	2.104.250	10 Vickers Viscount. 4 Nord 262. Appareils divers affrétés.	37.250.000
Air-Nautic .....	800.000 F.....	75	600.000	2 Boeing strato. 4 Viking. 2 DC-6 (d'Air France). 1 DC-6. 1 DC-4 (d'Air France).	18.600.000
Air-Transport .....	3.500.000 F.....	3,5	125.000	3 Bristol MK 32.	2.000.000
Middle East Airlines.....	18.750.000 L. L.....	30	9.000.000	3 Caravelle. 4 Comet. 6 Viscount. 5 DC-3. 1 DC-4.	146.000.000

La compagnie Tunis-Air, par une judicieuse mise en œuvre de son unique appareil Caravelle, a obtenu des coefficients de remplissage remarquables dans la conjoncture aérienne internationale de l'année et réalisé un bénéfice important. Son capital, qui a été porté de 600.000 à 900.000 dinars (soit 10.575.000 francs), lui a permis d'assurer en partie le financement d'une deuxième Caravelle, qui lui a été livrée au début de 1964.

Afin de remédier à l'amenuisement de son trafic et à la réduction de ses recettes commerciales du fait de la baisse de l'activité économique, la société Air-Algérie a procédé à une énergique compression de ses charges d'exploitation, qui lui a permis de clore l'exercice 1963 sans déficit important.

La réunion dans une même gestion d'Air-Liban et de Middle East Air Lines a été réalisée en juin 1963. Conformément aux directives qui lui avaient été données par ses autorités de tutelle, Air France a pris une participation de 30 p. 100 dans le capital de Middle East Air Lines. L'intégration des personnels et des

services d'Air-Liban au sein de Middle East Air Lines s'est opérée dans des conditions satisfaisantes. L'exploitation en commun des droits des deux sociétés a eu des conséquences favorables sur le trafic transporté qui s'est sensiblement accru. Middle East Air Lines a déclaré un bénéfice substantiel pour l'exercice considéré.

L'activité d'Air Inter fera l'objet d'un développement spécial dans la suite de ce rapport.

Air-Madagascar, à la suite de négociations intervenues avec la T. A. I. d'une part, et avec Air France d'autre part, participe par voie d'affrètement à l'exploitation des liaisons Madagascar—France et vice versa et poursuit en même temps l'exploitation directe de son réseau local, dont les résultats pour 1963 ont été bénéficiaires. La société vient de conclure avec Air France un contrat suivant lequel la compagnie nationale française lui cède, en location-vente, un quadriréacteur Boeing 707.

Le trafic d'Air-Viet-Nam a connu à la fin de l'exercice 1963 une reprise notable spécialement sur le réseau domestique. La compagnie vietnamienne continue de procéder dans ses ateliers à d'importants travaux industriels pour le compte de tiers (armée américaine) en sus de ceux nécessités par les revisions et entretien de sa propre flotte. L'ensemble de ses activités lui a permis de clore l'exercice par un solde bénéficiaire. Pour faire face à la concurrence, notamment sur les lignes internationales, Air-Viet-Nam a été amené à procéder au cours de 1964 à l'acquisition d'une Caravelle, dont la mise en service a été réalisée en septembre 1964.

Royal-Air-Cambodge a procédé en août 1963 à l'ouverture d'un service Phnom-Penh-Singapour, dans le double but de satisfaire des besoins de transport régionaux et d'amener, de Singapour à Angkor, du trafic touristique; les résultats espérés n'ont été que partiellement atteints. D'autre part, la compagnie a inauguré, en mai 1964, au départ de Phnom-Penh, une liaison vers la Chine (Canton) via Hanoi, dont les premiers résultats sont encourageants.

Dans le domaine non aéronautique, la société hôtelière des Relais aériens français a poursuivi son activité. Malgré certaines difficultés enregistrées dans ses relais d'Afrique les résultats globaux de la société se sont maintenus à un niveau satisfaisant et le bilan a été bénéficiaire.

Ainsi au terme d'une année qui aura apporté une amélioration très sensible du transport aérien, Air France confirme le rôle qu'en la circonstance elle a su tenir une nouvelle fois avec opportunité et efficacité, témoignant par son dynamisme et sa volonté constante à remplir sa mission. Instrument déterminant dans les relations de la France avec les autres pays du monde, la Compagnie nationale a su s'adapter à l'aspect évolutif des conditions techniques, économiques et commerciales d'un secteur particulièrement sensible en tous domaines.

Les responsables ont d'autant plus de mérite qu'ils ont la charge d'une vaste entreprise à vocation internationale, dont le caractère public n'exclut aucune des responsabilités commerciales d'une exploitation qui se doit d'être poursuivie dans la double perspective de la satisfaction des usagers et de son équilibre financier.

L'autorité compréhensive de son administration, la compétence de chacun, navigants, administratifs ou techniques, permettent la qualité d'un service apprécié de tous et dont il convient de féliciter ceux qui en sont les artisans.

Quant à l'équilibre financier, son approche requiert, outre la poursuite d'une gestion vigilante, le souci constant d'une adaptation aux phénomènes économiques et commerciaux du monde moderne.

Chaque jour les usagers du transport aérien sont de plus en plus nombreux. Néanmoins, souvent subsiste le problème des surcapacités et de ses conséquences financières, si lourdement ressenties par les compagnies. Réduire certaines prestations, modifier diverses conceptions seraient autant de chances en faveur d'un aménagement des tarifs, incitant davantage encore à l'utilisation du transport aérien.

Air France doit, en la matière, donner le ton, se situant ainsi une nouvelle fois à l'avant-garde d'une politique de réalisme économique.

## CHAPITRE V

### LA COMPAGNIE AIR-INTER

Les débuts du fonctionnement de la Compagnie Air-Inter ne remontent guère qu'à 1962. L'expérience des trois années qui viennent de s'écouler permet de conclure que la desserte aérienne intérieure correspond en France à un besoin. Certes, la compagnie n'est pas encore parvenue à équilibrer son compte d'exploitation, mais le déficit était inévitable dans la mesure où le transport aérien n'a pas encore atteint en France son développement normal.

L'accroissement rapide de l'activité d'Air-Inter, l'augmentation du déficit d'exploitation et de la subvention de l'Etat, le développement de la flotte, tels sont les points qu'il convient d'examiner.

#### I. — L'accroissement rapide de l'activité d'Air-Inter.

Dans le courant de l'année 1963, Air-Inter a transporté 344.639 passagers et 826 tonnes de fret, soit une augmentation de 70 p. 100 du trafic passagers par rapport à 1962 (203.247 passagers transportés). Le coefficient de remplissage moyen s'est établi, pour l'année entière et pour l'ensemble des appareils exploités, à 57,35 p. 100, au lieu de 55,69 p. 100 en 1962.

Pour les huit premiers mois de l'année 1964, le trafic a été de 317.000 passagers et de 600 tonnes de fret, ce qui permet d'escompter, pour l'ensemble de l'année 1964, 470.000 passagers et 1.000 tonnes de fret, soit une augmentation de 35 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Quant à l'année 1965, on prévoit que le nombre des passagers transportés passera de 450.000 en 1964 à 700.000 en 1965, soit une nouvelle augmentation de 55 p. 100 par rapport à l'année précédente. Cette progression sera due à la mise en service de Caravelle sur les lignes Paris—Lyon, Paris—Toulouse, Paris—Marseille à partir du 1<sup>er</sup> avril 1965, à raison de deux services par jour. Elle sera due également à la desserte, par quatre nouveaux appareils Nord 262, des lignes Lyon—Toulouse, Lyon—Bordeaux (trois services par semaine), Clermont-Ferrand—Lyon, Paris—Clermont-Ferrand (six services par semaine) et Nantes—Bordeaux (quatre services par semaine). Enfin, un service Viscount sur la transversale Bordeaux—Toulouse, Marseille—Nice est également envisagé: des contacts sont actuellement pris avec les collectivités.

#### II. — L'augmentation du déficit d'exploitation et de la subvention de l'Etat.

Le déficit des lignes aériennes exploitées par Air-Inter en 1963 a été de 5.484.700 F. Ce déficit a été, en une certaine mesure, compensé par les excédents qui revenaient à Air-Inter au titre du pool d'exploitation Air France—Air-Inter sur les lignes Paris—Nice et Paris—Marseille, soit au total 2.485.918 F.

En 1964, le déficit de l'exploitation sera de l'ordre de 7 millions de francs, compte non tenu de la participation d'Air-Inter aux résultats du pool Air France—Air-Inter sur la ligne Paris—Nice.

Toujours compte tenu de la participation d'Air-Inter aux résultats du pool avec Air France, le déficit d'exploitation pour 1965 sera compris entre 12 et 17 millions de francs selon la plus ou moins grande extension du programme. La mise en service de la transversale Bordeaux—Toulouse—Marseille—Nice se traduirait par un déficit d'un million de francs.

En fait, ce déficit se trouve couvert pour l'essentiel par les subventions que versent à la compagnie l'Etat et les collectivités locales désireuses de susciter l'ouverture d'une ligne les intéressant.

Les modalités du soutien financier apporté par l'Etat à l'exploitation du réseau aérien intérieur ont fait l'objet d'une convention conclue le 14 août 1964 avec la compagnie Air-Inter.

L'Etat s'est engagé à verser chaque année à la compagnie, dans la limite d'un plafond pré-établi, une contribution financière dont le taux ne peut excéder, pour chaque ligne subventionnée, 47,5 p. 100 du montant de son déficit d'exploitation, le solde de ce déficit devant être supporté, à concurrence de 5 p. 100 par la compagnie et, pour le surplus, par les collectivités locales desservies. La liste des lignes appelées à bénéficier d'une contribution de l'Etat, le taux de cette contribution pour chaque ligne ainsi que son montant maximal, sont fixées chaque année, sur proposition de la compagnie, avis pris du délégué général à l'aménagement du territoire et du ministre des finances.

La subvention de l'Etat, qui s'élevait à 2 millions de francs en 1963 et 3 millions de francs en 1964, s'élèvera à 4 millions de francs en 1965.

Compte tenu de cette subvention et de celles que les collectivités locales versent à la société, Air Inter n'a gardé à sa charge que 1 p. 100 du déficit constaté en 1963 et 1964. Pour 1965, il semble toutefois que c'est une part plus importante qu'Air Inter devra financer sur ses ressources propres.

#### III. — Le développement de la flotte d'Air Inter.

Après avoir utilisé, jusqu'en 1962, des appareils affrétés aux autres compagnies aériennes, Air Inter dispose maintenant de dix Vickers Viscount et de quatre Nord 262. L'acquisition de cette flotte n'a pas été sans poser pour Air Inter des problèmes financiers. Ces derniers ont été résolus de la façon suivante:

Les cinq appareils Viscount 708 achetés au mois de mars 1962 à Air France, au prix de 9,195 millions, ont été acquis grâce à un prêt de 7 millions, amortissable en cinq ans, de la caisse des dépôts et consignations et, pour le solde, grâce à des ressources propres. Deux autres Viscount 708 ont été achetés, en mars 1963, par Air Inter; leur montant, soit 3,3 millions, a été financé au moyen d'un prêt de 2 millions consenti par le fonds de développement économique et social, la compagnie prélevant sur ses propres ressources 1,3 million.



Enfin Air Inter a acquis, en 1964, d'Air Canada, trois appareils Viscount supplémentaires et de Nord Aviation quatre Nord 262 Super Broussard. Cette opération, dont le coût global s'est élevé à 16.300.000 F, a été couverte grâce à un emprunt consenti par le F. D. E. S. (9.200.000 F), une contribution du F. I. A. T. (3.750.000 F), une augmentation de capital et un emprunt obligataire (2.500.000 F), enfin grâce à l'autofinancement (650.000 F).

CHAPITRE VI

LA COOPERATION AERONAUTIQUE  
AVEC LES ETATS AFRICAINS

Dans le domaine aéronautique, la coopération n'est pas seulement souhaitable. Dans bien des cas, elle est nécessaire. La preuve en est faite à l'échelle européenne 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 lesquels l'avènement à l'indépendance n'a pas signifié refus de coopérer sur ce plan avec la France.

Ces différents pays ne disposaient ni du matériel ni du personnel nécessaire pour assurer eux-mêmes la gestion des services aéronautiques. Il leur fallut donc rechercher avec la France des formules susceptibles de permettre en fait le maintien sur place des anciens services français tout en préparant la relève par des services purement africains. Tel fut l'objet de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.) et de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara (O. G. S. A.).

Le moment est maintenant venu pour la France d'alléger l'effort qu'elle a consenti à ce titre. Les budgets locaux, en particulier, doivent être en mesure de relayer partiellement l'effort du budget français. C'est dans cette perspective qu'il convient d'examiner les réductions de crédit qui nous sont demandées au titre de 1965.

I. — L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.).

Deux chapitres du budget intéressent l'A. S. E. C. N. A. : le chapitre 41-91 sur lequel est imputée la subvention de fonctionnement versée par la France, le chapitre 68-90, intitulé : « Participation de développement de l'infrastructure des Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. », dont les autorisations de programme passent de 20 millions de francs en 1964 à 18 millions de francs en 1965.

Le budget de fonctionnement.

Les règles de répartition des charges d'exploitation et d'entretien ont été fixées par l'article 19 du cahier des charges annexé à la convention de Saint-Louis qui a institué l'A. S. E. C. N. A.

Pour les services visés à l'article 2 de la convention, c'est-à-dire pour les services d'intérêt général, la France doit contribuer aux dépenses, calculées après déduction des recettes encaissées par l'agence, pour un montant supérieur à la moitié. Pour 1965, la contribution française atteindra 60 p. 100 des dépenses ainsi calculées. La contribution globale à la charge des Etats africains et malgache est répartie entre les Etats suivant une règle inspirée d'une résolution de l'O. C. A. I. et dans laquelle la capacité de paiement évaluée d'après les recettes budgétaires de chaque Etat, est comptée pour 75 p. 100 et l'intérêt aéronautique, déterminé par le trafic local payant sur les aérodromes exploités par l'agence, est compté pour 25 p. 100.

En ce qui concerne les services visés à l'article 10 de la convention (aéronautique d'intérêt local), l'article 19 du cahier des charges prévoit que la France doit participer aux dépenses à concurrence de 50 p. 100 de leur montant. Mais une application

stricte de cette disposition conduirait la France à ajuster sa contribution en fonction de dépenses sur le volume desquelles elle n'a pas de contrôle. C'est pourquoi les Etats africains ont admis que la contribution française resterait fixée à 50 p. 100 du montant des dépenses constatées en 1961, première année de l'application de la convention.

Le tableau suivant rappelle l'évolution du budget de l'A. S. E. C. N. A. en 1963 et 1964, en ce qui concerne les dépenses au titre de l'article 2.

Budget de fonctionnement de l'A. S. E. C. N. A.  
(dépenses au titre de l'article 2).

DESIGNATION	1963	1964
	(En francs.)	
<b>I. — Recettes.</b>		
Redevances aéronautiques.....	13.747.665	14.422.172
Recettes exceptionnelles.....		
Participation de la France.....	(1) 45.938.365	(1) 47.338.365
Participations 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
<b>Totaux (2).....</b>	<b>70.183.290</b>	<b>75.333.537</b>
<b>II. — Dépenses.</b>		
I. — Dépenses de fonctionnement.	66.317.225	71.529.137
II. — Immobilisations (opérations en capital) .....	3.866.065	3.854.400
<b>Totaux (1).....</b>	<b>70.183.290</b>	<b>75.333.537</b>

(1) Y compris participation du F. A. C. à certaines dépenses de la météorologie au Cameroun (364.000 F).

(2) Totaux bruts avant déduction des recettes et dépenses internes, y compris les recettes et dépenses pour le Mali.

Pour 1965, le projet de budget de l'A. S. E. C. N. A. vient d'être arrêté par le conseil d'administration et doit être soumis à l'approbation des Etats membres. Les prévisions sont arrêtées globalement à 76.600.000 francs, en légère augmentation par rapport à 1964 (+ 1.300.000 francs). En effet, l'accroissement des dépenses dû à la progression des rémunérations et à l'adhésion du Togo a été presque intégralement compensé par des économies sur un certain nombre de postes (diminution de l'effectif du personnel expatrié et fermeture de certaines installations de radioguidage qui sont maintenant doublées par des moyens plus modernes). Compte tenu d'un accroissement par rapport à l'année précédente des contributions des Etats africains, la contribution française a pu être diminuée de 6 millions 500.000 francs.

Le budget d'équipement.

Depuis 1962, le montant des autorisations de programme ouvertes sur le chapitre 68-90 a diminué légèrement d'année en année :

Participation de la France aux dépenses d'infrastructure.  
(En milliers de francs.)

	1962	1963	1964	TOTAUX de 1962 à 1964.	PREVISIONS 1965
<b>I. — Engagements.</b>					
1° Autorisations de programme couvertes au chapitre 68-90 du budget de l'aviation civile.....	28.600	25.900	20.000	73.600	18.000
2° Autorisations d'engagement d'opérations données à l'A. S. E. C. N. A.....	28.540	(1) 19.500	(2) 19.470	67.510	

(1) Une autorisation de 5.000 destinée à la construction de l'aérodrome de Bangui-M'Poko a été réservée sur 1963 en attendant la conclusion des études techniques.

(2) A la date du 1<sup>er</sup> octobre 1964.

Il n'est pas possible de donner dès maintenant le programme d'aide au développement de l'infrastructure financé sur le chapitre 68-90 qui sera retenu pour 1965, puisque ce programme ne peut être retenu qu'après que les Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. ont eux-mêmes défini leur propre programme d'infrastructure en accord avec l'Agence. On peut considérer cependant que deux tiers environ du crédit seront affectés à des travaux d'infrastructure proprement dits (pistes, bâtiments) et un tiers aux installations de sécurité ou d'aide à la navigation.

#### La relève par des cadres africains.

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.

Actuellement, sur un effectif total de 5.519 agents, l'A. S. E. C. N. A. comprend que 711 agents d'encadrement expatriés. En ce qui concerne les services d'intérêt général, la diminution des agents d'encadrement expatriés est sensible d'une année sur l'autre, tandis que s'accroît l'effectif des agents africains.

#### Effectifs d'encadrement

(pour les services visés à l'article 1<sup>er</sup> de la Convention).

ANNÉES	EFFECTIF TOTAL	EFFECTIFS	
		des agents expatriés.	des agents africains.
1963 .....	721	623	98
1964 .....	751	608	143
1965 .....	781	591	190

La formation du personnel continue d'être assurée pour les corps d'ingénieurs et d'ingénieurs de travaux par l'Ecole nationale de l'aviation civile et l'Ecole de la météorologie de Paris, mais la formation des techniciens esi entièrement assurée par l'Ecole de Niamey.

Des progrès sensibles ont ainsi été accomplis depuis la création de l'A. S. E. C. N. A. On ne peut toutefois se dissimuler qu'ils restent encore modestes, tout au moins pour les personnels de qualification supérieure. L'insuffisance du niveau de culture scientifique générale demeure l'obstacle essentiel au recrutement local.

#### II. — L'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara (O. G. S. A.).

Antérieurement à l'indépendance de l'Algérie, les services de l'aviation civile étaient, pour la plus grande part, à la charge du budget de l'Etat (S. G. A. C.) ; les dépenses d'aéronautique locale étaient inscrites au budget de l'Algérie, enfin l'O. C. R. S. contribuait au fonctionnement des aérodromes sahariens.

Dans le cadre des dispositions prises pour assurer la continuité des services publics en Algérie, lors de l'accession de ce territoire à l'indépendance, l'O. G. S. A. a été constituée par des décrets des 21 et 23 février 1962 afin qu'un organisme autonome soit responsable des services de l'aviation civile. L'O. G. S. A. a été mise en place le 1<sup>er</sup> juillet 1962.

Le fonctionnement de l'O. G. S. A. s'est affirmé depuis 1963 et la sécurité du transport aérien a continué d'être assurée dans des conditions très satisfaisantes, ce qui représente pour la France un intérêt particulier en raison des relations qu'elle entretient avec l'Algérie dans le cadre de la coopération, de l'importance du trafic commercial français qui utilise l'espace aérien de l'Algérie, enfin du rôle tenu par le transport aérien dans l'exploitation des gisements pétroliers du Sahara.

Actuellement, 304 agents français sont en service à l'O. G. S. A.

Initialement, les ressources de l'O. G. S. A. ont été constituées par une subvention de la France et des ressources propres, ces dernières étaient constituées par les redevances diverses perçues sur les usagers des aéroports et non affectées aux chambres de commerce. Le budget atteignait ainsi au total 33 millions 263.239 francs.

Une importante augmentation était proposée par l'O. G. S. A. en 1964 puisque ses prévisions de dépenses s'élevaient à 38.021.000 francs en raison notamment d'un accroissement des dépenses de personnel résultant de la prise en charge des aérodromes évacués par l'armée française. La subvention française n'ayant pas été relevée, l'équilibre du budget fut établi grâce à une augmentation de la contribution de l'organisme technique de mise en valeur des richesses du sous-sol saharien et à une contribution du budget algérien d'un montant de 4.071.000 francs.

Les prévisions budgétaires de l'O. G. S. A. pour 1965 n'ont pas encore été communiquées au conseil d'administration, mais, malgré le ralentissement de l'activité du transport aérien en Algérie, une augmentation des dépenses est à prévoir, en raison de la situation économique en Algérie et de l'augmentation des rémunérations. Le Gouvernement a estimé cependant que la contribution française pour 1965 devait être réduite, afin que le Gouvernement algérien accroisse sa participation aux dépenses de l'O. G. S. A. La contribution française inscrite au budget de l'aviation civile pour 1965 sera donc réduite de 10 p. 100, soit de 2,5 millions de francs, ce qui ne saurait poser un problème financier insoluble au Gouvernement algérien.

#### CHAPITRE VII

#### L'AIDE A L'AVIATION LEGERE

L'aide que l'Etat accorde à l'aviation légère peut revêtir des formes très diverses : aide accordée aux entreprises de construction aéronautique pour faciliter la définition et la fabrication de certains types d'appareils jugés particulièrement intéressants, subventions de fonctionnement aux aéroclubs, subventions pour l'acquisition de matériel aéronautique, détaxe de l'essence utilisée pour le transport aérien, création de centres d'instruction, enfin, subventions aux collectivités locales pour l'aménagement des aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien ?

En fait, seules quelques-unes de ces formes d'intervention constituent une aide spécifique à l'aviation légère.

On doit regretter que le budget de 1965 ne témoigne pas d'un effort particulier en faveur de l'aviation légère. Les crédits se maintiennent, à peu de chose près, à leur niveau de 1964.

Votre rapporteur limitera ses observations à quelques aspects de cette politique.

#### I. — Les subventions à la formation aéronautique.

Celles-ci figurent à l'article 2 du chapitre 43-91. En 1965 comme en 1964, le crédit correspondant est de 2.082.000 francs.

#### Primes de rendement

et subventions aux associations de sports aériens.

Le crédit réparti à ce titre pour l'année 1964, vol à voile 300.000 francs, parachutisme 140.000 francs, a permis d'attribuer des subventions à 86 centres de vol à voile et à 22 centres de parachutisme ou aéro-clubs intéressés.

Les crédits de 1965 permettront de faire face à des besoins de même importance.

#### Primes en faveur de la formation des jeunes.

Sur 516.000 francs prévus à ce titre au budget 1964, il sera attribué, au cours de l'année, 625 primes de vol à moteur, 800 primes de vol à voile, 200 primes de parachutisme pour les jeunes de moins de 21 ans ou sursitaires de leurs obligations militaires. En 1965 un effort semblable sera accompli en faveur de la formation aéronautique des jeunes.

#### Subventions aux aéro-clubs

pour la réparation du matériel volant.

Sur les crédits prévus à ce titre au budget de 1964, 752.050 francs ont déjà été engagés, permettant, en particulier, la révision générale de 103 planeurs.

Les crédits restant disponibles doivent être engagés pour permettre avant la fin de l'année, et au taux moyen de 7.000 francs, le règlement des participations financières aux révisions générales de dix-huit parmi les cent cinquante planeurs cédés à la fin de 1963 et début 1964, par l'entremise des Domaines, aux centres interclubs de vol à voile.

## II. — Les subventions pour l'acquisition de matériel volant. (Chap. 66-70.)

Ces subventions ont pour objet de faciliter l'acquisition de matériel aérien par les associations agréées ou par les particuliers. De façon générale, les taux sont sensiblement supérieurs dans le cas des associations agréées.

Le nombre de primes pour l'acquisition d'avions est passé de 187 en 1961 à 200 en 1962 et 318 en 1963.

A ce jour les primes déjà attribuées s'élèvent à 182 pour un montant en autorisations de programme de 2.900.000 francs environ.

Plus de cinquante demandes sont à ce jour en instance d'examen et l'on peut évaluer à 120 le nombre de dossiers que la dernière réunion de l'année à la commission consultative — prévue pour octobre prochain — aura à examiner.

Si une telle progression se poursuit, le relèvement en 1966 des crédits prévus à ce titre paraît indispensable.

La même progression se constate pour les demandes de primes planeurs et parachutes.

Pour les planeurs elles passent de 27 en 1961 à 44 en 1962 et à 57 en 1963.

A ce jour, 58 primes d'achat de planeurs ont déjà été accordées et l'examen des demandes en instance permet d'évaluer à 80 le nombre des primes qui seront attribuées au cours de l'année 1964. Les crédits de 1964 seront donc épuisés.

A remarquer que, pour 1965, il nous est proposé un relèvement de 500.000 francs du crédit de 1964, qui s'élevait à 1 million de francs.

En ce qui concerne les parachutes, la progression constatée en 1963 s'est encore accentuée en 1964, puisque à ce jour 126 parachutes et 10 voilures ont déjà été primés pour un montant de 125.685 francs. A ce chiffre s'ajoutera la dépense correspondant aux dossiers actuellement en instance, soit 70.000 francs environ. En tout état de cause, les crédits inscrits au budget de 1964 permettront de faire face aux besoins.

Les crédits inscrits au budget 1965 ont été évalués pour permettre l'attribution d'un nombre de primes sensiblement égal à celui de 1964.

## III. — Le développement de l'aviation d'affaires dans la région parisienne.

L'aviation d'affaires se développe depuis plusieurs années en France et, plus particulièrement, dans la région parisienne. D'importantes entreprises industrielles possèdent un ou plusieurs avions pour les déplacements de leurs dirigeants ou de leurs cadres supérieurs.

Cependant, il est difficile d'apprécier son importance et de définir ses besoins, car elle se distingue assez malaisément de l'aviation de tourisme et même de l'aviation de travail aérien ou de transports assurés par de petites compagnies effectuant des vols à la demande.

Il faudra sans doute attendre la diffusion, sur le marché français, d'avions vendus à un prix modéré et répondant à ce genre d'activité pour assister au véritable essor de l'aviation d'affaires.

Cet essor risque toutefois d'être retardé sensiblement par l'insuffisance des installations aéronautiques actuelles.

Certes, l'Aéroport de Paris est particulièrement préoccupé par ce problème, mais, dans l'état actuel de l'équipement des aérodromes de Toussus-le-Noble et Guyancourt, les aéronefs qui répondent le mieux aux besoins de l'aviation d'affaires pour des raisons de sécurité et de régularité d'emploi, c'est-à-dire les aéronefs bimoteurs équipés pour les vols IFR et pilotés par des pilotes ayant toutes les qualifications nécessaires, sont obligés d'utiliser les aéronefs affectés au trafic commercial.

L'Aéroport de Paris les accueille sans restriction sur l'aéroport du Bourget et, à titre exceptionnel, dans la mesure des possibilités, sur l'aéroport d'Orly.

Toutefois, la plupart de ces aéronefs ont leur base d'entretien et de réparation sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble, qui permet que des atterrissages en vol à vue. Cette situation cause évidemment une gêne certaine à l'aviation d'affaires et nuit probablement à son plein développement. De plus, l'Aéroport de Paris

doit évidemment réserver par priorité l'utilisation des aéroports d'Orly et du Bourget aux avions de transports commerciaux. Au cas où le nombre des avions d'affaires viendrait à augmenter dans des proportions notables, l'Aéroport de Paris ne pourrait les admettre à entrer dans l'espace aérien de ces aéroports que dans la mesure où ils achemineraient des passagers en transfert de lignes aériennes.

C'est pourquoi l'Aéroport de Paris a prévu d'équiper dans les prochaines années l'ensemble constitué par les aérodromes de Toussus-le-Noble et de Guyancourt d'une piste et des aides radio-électriques qui permettront les atterrissages en vol à vue. Ce projet n'a pas encore pu être entrepris, car il soulève divers problèmes d'interférence de trajectoires des avions concernant aussi bien le trafic militaire de Villacoublay que la circulation aérienne générale. Il ne semble pas en outre que la centralisation de l'aviation d'affaires parisienne sur le plateau de Toussus-Guyancourt soit tout à fait souhaitable du point de vue de l'aménagement de la région parisienne. Des études sont actuellement en cours : une solution consisterait à envisager deux centres qui seraient réalisés progressivement en fonction des besoins, l'un à Toussus-Guyancourt, l'autre à Pontoise-Cormeilles.

Ces deux centres principaux ne devraient toutefois pas exclure la possibilité d'utiliser pour l'aviation d'affaires d'autres terrains situés près de chaque grand secteur urbain.

Des études ont été entreprises, en liaison avec le district de Paris et le comité d'aménagement de la région parisienne, pour déterminer les plateformes à retenir à cet effet.

## IV. — Les subventions pour l'aménagement d'aérodromes par les collectivités locales.

Au chapitre 66-71 du budget figure une dotation en autorisations de programme s'élevant à 500.000 francs. Elle s'élevait déjà à 500.000 francs en 1964. Une telle stabilité paraît regrettable au moment même où il conviendrait de développer l'aviation légère et sportive. Elle est d'autant plus grave que l'analyse de la situation du chapitre en 1963 et 1964 fait ressortir de grands retards dans l'utilisation des crédits. Les reports de 1963 sur 1964, soit 505.000 francs, représentent plus d'une année de consommation.

L'explication de ces reports réside dans le fait que les collectivités qui s'intéressent souvent fort activement à la création d'un nouvel aérodrome ou à la construction d'équipements complémentaires sur un aérodrome existant font souvent attendre de longs mois leurs dossiers de demandes de subvention. Pourtant, la mise au point de ces dossiers, qui s'effectue avec la collaboration des services locaux des ponts et chaussées, n'est pas très compliquée et ne paraît guère susceptible de simplification.

C'est ainsi que, sur une vingtaine de dossiers qu'on pouvait espérer examiner au cours de l'année 1964, seulement cinq avaient été envoyés fin mai, ce qui a déjà conduit à reculer au 2 juillet la réunion de la commission qui a examiné ces demandes.

Depuis cette date, six nouveaux dossiers sont parvenus au service, ce qui va conduire pour la première fois à provoquer une nouvelle réunion de la commission avant la fin de l'année 1964. Dans ces conditions, le total des crédits de paiement effectivement consommés au cours de l'année 1964 restera inférieur aux prévisions et s'établira vraisemblablement autour de 500.000 francs.

Mais la modicité des autorisations de programme ouvertes pour 1965 est telle qu'il suffirait de quelques dossiers relativement importants pour épuiser la totalité de la dotation (1). Or, de nombreuses collectivités ont d'ores et déjà engagé des travaux importants. Le crédit prévu pour 1965 risque par conséquent de se trouver trop faible.

## CONCLUSION

L'établissement du V<sup>e</sup> plan permettra de rappeler les impératifs du transport aérien, d'en préciser les objectifs et de définir les moyens de les atteindre.

Situer les perspectives du transport aérien conduit à déterminer la nature et l'orientation des efforts à entreprendre et à poursuivre durant les cinq années à venir. Le long-courrier

(1) A titre indicatif, les aérodromes énumérés ci-après sont susceptibles de bénéficier d'une aide de l'Etat au titre du programme 1965 : Oyonnax-Arbent, Vichy-Charmeil, Royan-Médias, Bagnères-de-Luchon, Fliers-Saint-Paul, Bernay-Saint-Martin, Dax-Seyresse, le Puy-Loude, Grandville-Bréhal, Pontivy-Kernivinen, Nevers-Fourchambault, Saint-Lô.

supersonique sera l'avion de 1970. La réalisation de « Concorde » nous associe à une compétition largement ouverte. Notre présence en ce projet aux côtés des Britanniques est opportune : elle est par ailleurs heureusement profitable à notre industrie aéronautique. Mais l'explicitation d'un avion supersonique nécessite une infrastructure et des moyens de navigation aérienne adaptés aux vitesses nouvelles. Il convient dès maintenant de prévoir les investissements correspondants.

L'évolution des données techniques impose également de rechercher des solutions nouvelles dans la voie de la coopération internationale.

C'est de cet esprit qu'est né Air-Union. Il était apparu que, sur le plan international, la multiplicité des compagnies était un handicap très lourd pour l'exploitation. Un regroupement était donc souhaitable ; il fut envisagé dès 1957 ; il se poursuit depuis avec un retard dû aux circonstances, mais aussi aux prétentions de certaines compagnies participantes.

En l'état, le projet concerne six compagnies : Air France, Lufthansa, Alitalia, Sabena, K. L. M. et Luxair. Il s'inscrit dans le cadre d'un véritable marché commun du transport aérien. Le problème délicat des quotas doit être prochainement abordé de nouveau. La solution doit tenir compte des intérêts de chacun des pays en cause et de chacune des compagnies de transports. D'autres compagnies seront, par la suite, conduites à se joindre à cette union, mais les formes de leur association restent à préciser. Cette mise en commun de leurs moyens respectifs permettra aux compagnies intéressées de conserver leur place et leur dynamisme au sein de la compétition mondiale.

Dans le même moment, la présence de la France sur les lignes internationales, actuellement assurée par Air France et U. T. A. devra non seulement se maintenir mais encore se confirmer et se développer.

#### EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du 19 octobre 1964, votre commission des finances a examiné le budget de l'aviation civile.

M. Rivain a évoqué l'importance du rôle que peuvent jouer les stations air-route dans le développement de l'aviation légère. Il a souhaité que notre pays dispose rapidement d'un nombre suffisant de ces stations.

M. de Tinguy, pour sa part, a insisté sur l'intérêt que présentait le Concorde. La mise au point de cet appareil permettra à la construction aéronautique européenne d'être présente sur le marché mondial au moment où se manifesterait la demande des appareils supersoniques. Il a, par contre, regretté que n'ait pas été retenue dans le projet de budget pour 1965 une aide en faveur d'un avion gros porteur pour étapes courtes, type d'appareil particulièrement bien adapté aux besoins du transport aérien, tels que l'on peut les prévoir pour les années à venir.

Evoquant l'inscription au budget de crédits d'études relatifs à un appareil biréacteur de moyenne capacité, M. de Tinguy a émis quelques réserves sur l'adaptation aux besoins du marché aéronautique d'un appareil dont la capacité serait limitée à 40-50 places. Il a craint également que cette inscription ne se traduise par l'abandon du projet d'avion gros porteur pour étapes courtes.

Enfin, M. Sanson s'est préoccupé de l'importance des équipements étrangers utilisés dans la fabrication de Caravelle. Il a également évoqué l'intérêt que présenterait la construction en France de réacteurs susceptibles de remplacer les réacteurs de fabrication étrangère.

Sous réserve de ces observations, votre commission des finances vous propose l'adoption du projet de budget du secrétaire général à l'aviation civile pour 1965.



RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de loi de finances pour 1965 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise par le Bureau le 14 octobre 1964.

(Suite.)

ANNEXE N° 1108

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087)

TOME II

XVI. — AVIATION CIVILE

Par M. Duperier, député.

Mesdames, messieurs, plutôt que de tenter une analyse détaillée de chacun des chapitres composant le budget de l'aviation civile, il a semblé préférable à votre commission d'étudier dans un premier temps l'évolution générale des crédits prévus à ce budget, crédits d'équipement d'une part, crédits de fonctionnement d'autre part.

Ce schéma général réalisé et les principales conclusions que l'on peut en tirer précisées, il a paru souhaitable de porter notre attention sur les parties du budget qui, par leur importance économique ou technique, permettent de mieux comprendre les principes qui guident la politique aéronautique française.

A cet effet, nous examinons successivement :

- les investissements de sécurité ;
- l'aéroport de Paris et son extension (Paris-Nord) ;
- Air-France et Air-Union ;
- Air-Inter ;
- l'E. N. A. C. ;
- les organismes aéronautiques internationaux (A. S. E. C. N. A., O. G. S. A., Eurocontrol) ;
- la formation aéronautique et les aéro-clubs ;
- les problèmes de personnel du S. G. A. C. ;
- la construction aéronautique.

I. — Evolution générale des crédits accordés à l'aviation civile.

C'est un budget de 967.969.552 francs qui vous est présenté cette année, en augmentation de 11 p. 100 par rapport à celui que vous avez voté l'an dernier. Il offre, en outre, la particularité d'être le dernier à s'inscrire dans le cadre du IV<sup>e</sup> plan, ce qui permet de tirer quelques conclusions quant à la réalisation de celui-ci.

A. — CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT

Comme nous l'avons dit l'an dernier, la comparaison entre les prévisions du IV<sup>e</sup> plan d'équipement et les crédits effectivement mis à la disposition du ministère pour les besoins en équipement de l'aviation civile est malaisée, car la loi approuvant le IV<sup>e</sup> 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 figurant pas.

En 1963, la commission de la production et des échanges avait rappelé que le rapport de la commission des transports du commissariat au plan indiquait un chiffre de 1.630 millions de francs, alors que le gouvernement faisait état d'un chiffre de 1.500 millions dont il n'est possible de retrouver la justification initiale, bien qu'il soit mentionné dans le rapport économique et financier de présentation de la loi de finances pour 1965.

Quoi qu'il en soit, il est certain que l'aviation civile aura disposé au cours du IV<sup>e</sup> plan de 1.657 millions de francs pour ses opérations planifiées, soit, théoriquement, plus que le plafond prévu, comme le prouve le tableau suivant obtenu en regroupant les crédits budgétaires, de façon à les faire correspondre aux grandes rubriques du plan.

Avant de l'examiner, il convient de rappeler que les propositions auxquelles avaient abouti les travaux de la commission des transports au commissariat général au plan ne peuvent être considérées que comme de simples estimations des crédits qui apparaissent nécessaires, de un à quatre ans à l'avance, pour le développement et la sécurité de nos communications aériennes.

Crédits d'investissement au budget de l'aviation civile pendant la période d'exécution du IV<sup>e</sup> Plan.

AUTORISATIONS DE PROGRAMME	1962		1963		1964		1965		TOTAL		POUR-CENTAGE d'exécution du plan.
	Plan.	Crédits votés.	Plan.	Crédits votés.	Plan.	Crédits votés.	Plan.	Crédits demandés.	Plan.	Crédits votés.	
(En milliers de francs.)											
Aéroports de la métropole (Paris exclus) :											
Chap. 53-90, art. 1 <sup>er</sup> .....	53.400	25.000	58.140	30.000	59.900	39.500	59.640	34.600	231.080	129.100	»
Navigation aérienne :											
Chap. 53-20 et 53-90, art. 2 et 3..	49.400	33.000	70.464	43.170	70.464	63.900	70.462	58.000	260.790	198.070	»
Météorologie nationale :											
Chap. 53-90, art. 4.....	20.000	10.850	20.000	10.000	15.000	12.800	9.860	15.750	64.860	49.400	»
Investissements hors de la métropole :											
Chap. 58-90 et 58-94.....	»	31.560	»	26.200	»	26.700	»	45.800	»	130.260	»
<b>Total infrastructure .....</b>	<b>112.800</b>	<b>100.410</b>	<b>148.604</b>	<b>109.370</b>	<b>145.364</b>	<b>142.900</b>	<b>139.962</b>	<b>154.150</b>	<b>556.730</b>	<b>506.830</b>	<b>91</b>
Services de l'aviation civile (aviation légère et écoles) :											
Chap. 56-40, 56-70, 66-70 et 66-71..	25.886	20.910	27.894	19.400	21.784	21.220	19.555	26.700	95.119	88.230	92
Construction aéronautique :											
Chap. 53-22 (2 <sup>e</sup> ) et 53-24.....	310.000	248.500	235.000	295.820	220.000	173.800	215.000	355.500	980.000	1.073.620	110
<b>Total secteur programmé...</b>	<b>458.686</b>	<b>369.820</b>	<b>411.498</b>	<b>414.590</b>	<b>387.148</b>	<b>337.920</b>	<b>374.517</b>	<b>536.350</b>	<b>1.631.849</b>	<b>1.668.680</b>	<b>103</b>
Secteur non programmé...	»	33.180	»	30.580	»	27.080	»	24.000	»	114.840	»
<b>Totaux généraux .....</b>	<b>458.686</b>	<b>403.000</b>	<b>411.498</b>	<b>455.170</b>	<b>387.148</b>	<b>365.000</b>	<b>374.517</b>	<b>560.350</b>	<b>1.631.849</b>	<b>1.783.520</b>	<b>109</b>



ANNÉES	EVOLUTION DES CRÉDITS				EVOLUTION DU TRAFIC	
	Crédits (milliers de francs 1964) (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	3.816	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	6.345	175
1964	86.762	190	132	143	6.920	191
1965	108.332	238	134 (3)	177 (3)	7.540 (3)	208 (3)

(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.

Les efforts accomplis cette année sont donc encore insuffisants pour satisfaire complètement les besoins, d'autant qu'il faut noter que l'évolution des techniques et la mise en service des premiers appareils à réaction ont entraîné l'installation d'un matériel plus moderne et plus coûteux.

Les avions supersoniques pour lesquels il faut se préparer dès maintenant ne pourront qu'accroître un déséquilibre qui touche directement à la sécurité. C'est pourquoi il serait sage, si l'on ne veut pas être amené à des dépenses accrues parce que décidées à la dernière minute, de recommander qu'un effort plus important soit fait dans cette voie dès le début du V<sup>e</sup> Plan. Quelle que soit la valeur de l'indication donnée par l'effort qu'effectue le Gouvernement cette année, la commission tient à attirer à nouveau l'attention sur la nécessité de considérer l'aviation civile comme un secteur en expansion rapide et continue.

Les mesures nouvelles de 1965 se décomposent ainsi :

Ajustement des dépenses de matériel.....	6.696.000 F.
Mesures de personnel d'ordre statutaire .....	3.971.000
Créations d'emplois .....	3.680.000
Ajustement des dotations de personnel .....	500.000
Interventions publiques .....	5.211.000
Recherche scientifique (météorologie) .....	100.000

Total ..... 22.138.000 F.

Economies ..... 9.677.000 F.

Total net ..... 12.461.000 F.

C. — RÉFLEXIONS SUR L'ÉVOLUTION DE L'ENSEMBLE DES CRÉDITS

L'année dernière, aux fins de montrer le décalage existant entre l'évolution des crédits et l'activité à laquelle ils étaient consacrés, nous avons tenté une comparaison fondée, d'une part sur 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 sur celle des résultats des compagnies aériennes françaises de transports réguliers. Le décalage constaté en 1964 entre l'augmentation du trafic aérien français depuis 1956 et l'évolution des crédits de la navigation aérienne estimés en pouvoir d'achat constant par rapport à la même année de référence subsiste en 1965.

II. — Les investissements de sécurité.

La responsabilité de la réalisation des équipements liés directement à la sécurité de la navigation aérienne incombe à trois grandes directions du secrétariat général à l'aviation civile : la navigation aérienne, les bases aériennes, la météorologie nationale. En outre, la direction des transports aériens qui, conformément au décret du 31 août 1960, oriente les plans d'équipement au sol, dispose de crédits propres dont certains intéressent directement la sécurité ; visant uniquement les études, ils seront examinés sous la rubrique « Construction aéronautique ».

A. — LA NAVIGATION AÉRIENNE

La direction de la navigation aérienne est chargée d'assurer la sécurité et la régularité du transport aérien. Pour cela, elle doit, outre les tâches purement administratives qui la concernent, partager ses activités en trois directions :

— établir des doctrines et des programmes de télécommunications, d'aide à la navigation aérienne et à la circulation aérienne et procéder à la rédaction des réglementations correspondantes ;

— contrôler l'application des mesures édictées et veiller à la bonne marche des moyens mis en œuvre ;

— organiser les centres de télécommunications, les régions de contrôle de la circulation aérienne et les régions d'information de vol.

En outre, elle approvisionne le matériel d'incendie et de sécurité des aérodromes et entretient les avions du service de recherche et de sauvetage (S. A. R.).

En 1965, elle recevra les crédits suivants pour les opérations nouvelles :

OPÉRATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
(En milliers de francs.)		
Chap. 53-22, art. 2. — Expérimentation et essais de matériels pour la navigation aérienne :		
— location d'un ordinateur pour CCR (1) .....	3.500	3.000
— essais A. S. V. (atterrissage sans visibilité).....	1.000	
<b>Totaux .....</b>	<b>4.500</b>	<b>3.000</b>
Chap. 53-24, paragraphe B. — Etudes et prototypes de matériel de navigation aérienne :		
— atterrissage sans visibilité...	2.000	400
— automatisation du contrôle..	2.000	100
<b>Totaux .....</b>	<b>4.000</b>	<b>500</b>
Chap. 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes en métropole :		
— art. 2 (nouveau). — Navigation aérienne.....	58.000	9.000
Chap. 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors métropole :		
— art. 2 (nouveau). — Navigation aérienne.....	16.500	1.500
<b>Totaux généraux pour la navigation aérienne.....</b>	<b>83.000</b>	<b>14.000</b>

(1) Centre de contrôle régional.

Avec ces crédits quelques opérations d'une importance particulière pourront être réalisées par la direction de la navigation aérienne :

1. — Dans le domaine des aides à la navigation, l'infrastructure VOR (radiophare omnidirectionnel VHF) et DME (dispositif mesureur de distance) sera complétée. Les navigateurs aériens disposeront dès lors d'une bonne couverture de moyens modernes de radionavigation sur tous les itinéraires importants en métropole.

Hors de la métropole, compte tenu du caractère généralement insulaire des territoires, le VOR constituera un moyen sûr de recueuil.

2. — Pour répondre aux exigences des avions de transport modernes en matière d'aide à l'approche, un nouveau type d'ILS (1) dit « phase II » a été mise au point, suivant en cela les recommandations de l'O. A. C. I. Quatre appareils de ce type ont été acquis au titre du budget d'équipement 1964. Leur installation est prévue en 1965 ainsi que l'achat de cinq autres appareils. Il convient en effet de doter aussitôt que possible de ce nouvel équipement les aérodromes principaux les plus fréquemment utilisés par mauvaise visibilité.

L'abaissement des minima d'atterrissage, obtenu grâce aux meilleures performances de ce nouvel I.L.S., permettra d'éviter des détournements et augmentera ainsi la rentabilité du transport aérien. Par ailleurs, l'I.L.S. phase II constitue une étape vers l'atterrissage sans visibilité.

3. — L'automatisation graduelle du contrôle de la circulation aérienne est indispensable pour continuer d'assurer un niveau de sécurité suffisant à un trafic aérien toujours plus dense. Au centre de contrôle régional le plus chargé (C.C.R. Nord-Paris), certaines tâches accessoires du contrôle sont déjà automatisées, grâce à l'emploi de calculateurs électroniques. Une nouvelle étape dans la voie de l'automatisation doit être franchie sans tarder ; à cet effet, l'achat de dispositifs spéciaux d'entrée et sortie des calculateurs est prévue en 1965.

Cette nécessité de l'automatisation se fait de plus en plus sentir, compte tenu de la progression du trafic, qui se développe de façon à peu près constante chaque année, au moins quant au nombre de mouvements enregistrés.

A titre d'exemple, il est possible de faire état des statistiques de mouvements pris en charge pendant le premier semestre des années 1962, 1963, 1964 par les centres de contrôle régionaux métropolitains.

DÉSIGNATION	Premier semestre 1962.	Premier semestre 1963.	Premier semestre 1964.
Centre de contrôle régional Nord.....	140.141	156.647	168.178
Centre de contrôle régional Sud.....	69.526	70.505	71.786
Centre de contrôle régional Ouest.....	39.494	37.667	38.965

4. — Dans le même domaine, l'achat de trois radars secondaires destinés à être adjoints aux trois principaux radars primaires contribuant à la couverture de l'espace aérien supérieur en métropole, permettra de donner plus de souplesse et d'efficacité au contrôle de la circulation aérienne. Ces radars permettent, grâce à un répondeur de bord, la réception d'informations caractéristiques de l'avion interrogé. En raison de l'intérêt porté sur le plan mondial à l'utilisation de ce système, il semble que les services doivent disposer de ces équipements aussitôt que possible.

Enfin l'équipement radar des aérodromes à trafic important sera poursuivi par l'achat de cinq nouveaux appareils qui doivent permettre un écoulement plus sûr et plus régulier du trafic.

Les opérations prévues au budget de 1965 en matière d'automatisation du contrôle de la circulation aérienne ne représentent qu'une étape dans cette voie. Certes, les études et expérimentations déjà effectuées et poursuivies au titre des chapitres 53-22 et 53-24 permettraient d'ores et déjà d'entreprendre des investissements plus complets, mais les crédits obtenus sont insuffisants ce qui a pour effet de retarder la mise en œuvre des moyens nouveaux déjà définis et d'étaler dans le temps, plus qu'il n'est souhaitable, la réalisation d'opérations essentielles. Cela est d'autant plus regrettable que l'avance prise sur le plan mondial par nos ingénieurs d'études pourrait permettre à notre industrie d'acquiescer une position enviable si des équipements opérationnels étaient construits rapidement.

(1) Instrument Landing System (Equipement de guidage d'approche aux instruments).

## B. — LES BASES AÉRIENNES

L'évolution rapide du transport aérien, qui résulte notamment de la mise en service de machines de plus en plus puissantes et du développement du trafic intérieur se traduit par une évolution constante de l'infrastructure : non seulement les caractéristiques des aires de manœuvre doivent subir les adaptations qui les rendent utilisables par les machines les plus modernes, mais les installations techniques doivent être adaptées aux normes de sécurité imposées par les nouveaux types d'avion et les installations commerciales doivent être développées pour pouvoir recevoir un nombre croissant de voyageurs et un tonnage de fret de plus en plus important.

Il y a quelques années, un petit nombre d'aéroports seulement était en rapide expansion, les autres se développant à un rythme plus lent. Depuis, le succès des transports aériens intérieurs et un certain accroissement de l'aviation d'affaires ont touché un nombre assez élevé d'aérodromes sur lesquels des aménagements nouveaux doivent ou devront être réalisés.

La vitalité des aéroports de la métropole est ainsi mise en évidence par l'augmentation du trafic qui, pour les vingt-cinq plus importants (après l'aéroport de Paris) s'est accru depuis 1955 à un rythme dépassant en moyenne 12 p. 100 par an ; on comprendra qu'un tel accroissement impose un développement rapide des infrastructures.

Pour suivre sa tâche, la direction des bases aériennes va disposer, en 1965, des crédits suivants concernant les mesures nouvelles :

OPÉRATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
	Milliers de francs.	
Chapitre 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes en métropole :		
Art. 1 <sup>er</sup> .....	34.600	6.250
Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole (art. 1) :		
(Y compris logements familiaux hors de la métropole).....	26.000	9.020
Totaux .....	60.600	15.270

En ce qui concerne la métropole, on constate que les autorisations de programme nouvelles figurant au budget de 1965 permettront de réduire le retard qui avait été enregistré au cours des trois années précédentes du IV<sup>e</sup> Plan (voir tableau pl. 4) ; par rapport aux prévisions réévaluées pour tenir compte de la hausse des prix, ce retard sera ramené de 15 p. 100 à 10 p. 100. Au contraire, pour les opérations hors métropole, l'écart entre les disponibilités budgétaires et les prévisions réévaluées du IV<sup>e</sup> Plan s'accroîtra et passera de 23 p. 100 à 29 p. 100.

Comme les seules opérations retenues au IV<sup>e</sup> Plan sont celles qui figuraient au « noyau » du plan, c'est-à-dire celles qui étaient considérées comme indispensables, cet écart sensible en métropole et important hors métropole, entre les prévisions du plan et les possibilités de réalisation, reflète un retard de l'équipement aéronautique en France et dans les départements et territoires d'outre-mer, qui peut nuire au développement du trafic aérien local et régional.

L'entretien des installations diverses réalisées par la direction des bases aériennes pose d'autre part un problème qui devient d'année en année plus difficile à résoudre. Les crédits ouverts au cours des dernières années sont en effet les suivants :

ANNÉES	CRÉDITS
	(En milliers de francs.)
1960 .....	12.567
1961 .....	11.236
1962 .....	11.225
1963 .....	10.711
1964 .....	11.411
1965 .....	11.411



En 1963, nous avons estimé à 2,5 millions de francs, chiffre qui devrait maintenant être rajusté, la valeur du patrimoine à gérer. Celui-ci comporte, non seulement des aires d'évolution et de stationnement, des aéronaves et les voiries routières, mais aussi une quantité de plus en plus grande de bâtiments et enfin des réseaux (eau, électricité, téléphone, évacuation) de plus en plus complexes et dont l'entretien sensiblement plus coûteux ne devrait évidemment jamais être réduit ni différé.

La commission a déjà souligné l'an dernier qu'il était raisonnable d'admettre que les dépenses d'entretien devraient représenter annuellement au moins 1 p. 100 de la valeur du patrimoine, alors que les crédits inscrits depuis plusieurs années n'atteignent pas la moitié de ce chiffre. La situation déjà grave les années passées est encore plus critique du fait que les crédits de 1964 n'ont subi aucun rajustement pour 1965 et qu'il n'a été tenu compte ni de la hausse des prix ni de l'accroissement de l'importance des installations.

Si un redressement n'est pas rapidement entrepris pour mettre fin à cette dégradation progressive de la situation il arrivera fatalement un moment où devront être entrepris des travaux de remise en état importants qu'un entretien régulier aurait permis d'éviter à peu de frais. Il est très certainement regrettable que le montant des crédits affecté à l'ensemble du budget de l'aviation civile n'ait pas permis d'accroître les dotations affectées au chapitre 35-62.

C. — MÉTÉOROLOGIE NATIONALE

La direction de la météorologie nationale est chargée d'assurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne; elle participe de ce fait à la détermination des caractéristiques des aires visuels à l'approche et à l'atterrissage.

Pour assurer la sécurité des vols, les services de la météorologie nationale doivent être à même de diffuser dans les délais les plus brefs les données relatives au temps présent et en des lieux déterminés ainsi que la prévision de l'évolution du temps, de la température et des vents sur des parcours définis.

Comme nous le soulignons l'année précédente la direction de la météorologie nationale devrait s'équiper en matériels susceptibles d'effectuer, notamment en haute atmosphère, les recherches qui lui permettront de préparer les protections destinées aux premiers vols des avions de transport supersoniques.

Pour l'année 1965, la météorologie sera autorisée à lancer des mesures nouvelles dans les limites suivantes :

OPÉRATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
	(En milliers de francs.)	
Chap. 53-90/4. — Equipement des aéroports et routes aériennes en métropoles :		
Météorologie nationale :		
— Acquisitions immobilières ..	40	40
— Travaux .....	3.900	700
— Gros matériel .....	11.810	1.840
Totaux .....	15.750	2.580
Chap. 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors métropole :		
Art. 4 :		
— Acquisitions immobilières ..	100	100
— Travaux .....	1.950	550
— Gros matériel .....	1.250	350
Totaux généraux .....	19.050	3.580

Ces crédits ne lui serviront, en majeure partie, qu'à renouveler des appareillages ayant plus de dix ans d'utilisation, souvent en service continu, et à moderniser des instruments acquis au cours du IV<sup>e</sup> Plan (calculateurs pour radars et émetteurs plus puissants, enregistreurs des télémètres de nuages), parfois à acquérir des sous-ensembles (radars, stations automatiques, télémètres). Il n'en reste pas moins qu'ils sont encore très insuffisants pour couvrir l'ensemble des besoins exprimés, notamment pour acquérir les matériels prototypes nécessaires aux opérations qui doivent précéder la mise en exploitation des transports supersoniques qui seront plus sensibles que les appareils actuels aux conditions météorologiques rencontrées en route, tant sous l'angle de la sécurité que de la rentabilité.

La situation des voies de télécommunications actuelles ne permet pas des transmissions assez rapides de l'information météoro-

logique qui se dégrade en fonction du temps écoulé avant son utilisation: cette situation s'aggravera avec la nécessité d'augmenter les volumes d'informations transmises, par suite notamment de l'extension du trafic, à des altitudes plus élevées. Une modernisation par automatization des transmissions météorologiques internationales s'imposera donc à très bref délai.

En outre, les crédits d'équipement nécessaires pour atteindre les objectifs précités devront être accompagnés de crédits de fonctionnement suffisants (en particulier pour l'investigation de la haute atmosphère avec de nouvelles sondes et de nouveaux ballons pouvant atteindre régulièrement 30 km).

L'examen des crédits accordés à ces trois directions permet certes de conclure que les améliorations qui seront apportées en 1965 à l'infrastructure existante accroîtront le nombre et la valeur des installations contribuant à la sécurité du transport aérien. Cependant l'effort accompli devra se poursuivre et s'intensifier pendant de nombreuses années encore si l'on veut éviter une dégradation que la situation de la France dans le monde aéronautique international interdit d'envisager.

III. — L'Aéroport de Paris et son extension (Paris-Nord).

On sait que l'Aéroport de Paris, établissement public, qui a pour mission de gérer les aérodromes commerciaux d'Orly et du Bourget et certains aérodromes secondaires de la région parisienne, 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.

On sait aussi que l'Aéroport de Paris bénéficie de toutes les redevances d'aéroport, les dépenses d'investissement étant, pour la plupart, financées par voie d'emprunt.

Le compte d'exploitation prévisionnel de l'Aéroport de Paris pour 1965 s'élève à 186.770.000 francs et la subvention de l'Etat inscrite au chapitre 45-61 du projet de budget de l'Etat pour l'année 1965 se monte à 36 millions de francs, dont 14.365.000 sont destinés à couvrir le déficit d'exploitation.

Nous devons remarquer que l'augmentation des taux des redevances « passagers » qui avait été prévue dès le courant de 1963 n'est intervenue que le 1<sup>er</sup> juin 1964, ce retard étant dû aux mesures de stabilisation prises par le Gouvernement. Si les nouveaux taux avaient été mis en application dès le 1<sup>er</sup> janvier la recette eut été, pour l'année 1964 entière, de l'ordre de 21 millions et l'équilibre du compte d'exploitation se fut trouvé assuré moyennant la subvention accordée pour 1964.

La recette prévue ne devant pas dépasser 18 millions, en l'état actuel des choses, il conviendra donc peut-être, pour équilibrer les comptes d'exploitation, de prévoir un relèvement de la subvention.

En matière d'équipement, le retard pris par rapport à l'échéance du plan de modernisation et d'équipement durant les années 1962 et 1963 a finalement été rattrapé en « montant des dépenses » mais non pas, par suite des augmentations de prix intervenues entre temps, en volume de travaux; le retard correspondant peut être évalué à six mois de travaux environ.

ANNÉES	PLAN	RÉALISATION
1962 .....	94.500.000	91.632.000
1963 .....	95.000.000	91.360.000
1964 .....	90.000.000	88.700.000
1965 .....	88.750.000	108.000.000
Totaux .....	368.250.000	379.692.000

1965 doit voir l'achèvement des travaux de construction de la nouvelle piste Est-Ouest (piste n° 4) d'Orly et de ses voies de circulation, ainsi que l'extension des aires de stationnement et l'achèvement du hangar de lavage et de la nouvelle tour de contrôle.

Au Bourget seul sera entreprise la construction d'un parc de voitures à étages dont la mise en service est indispensable dès 1965, pour faire face à l'accroissement des besoins qui ne peuvent être satisfaits par la réalisation de parcs au niveau du sol, en raison du manque de surfaces disponibles.

Les investissements consacrés aux terrains secondaires seront à nouveau très faibles: la principale opération portera sur la réalisation d'une première bande d'envol gazonnée à l'aérodrome de Guyancourt.

Il me semble enfin nécessaire aux termes de cette brève analyse du budget de l'Aéroport de Paris de faire le point de la création de l'aéroport de Paris-Nord.

Le détail des investissements réalisés ou prévus en 1963, 1964 et 1965 figure dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION	1963	1964	1965
		(Francs.)	
<b>1. Orly.</b>			
Travaux de première catégorie .....	2.306.000	2.500.000	2.500.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement .....	8.339.000	33.808.000	27.328.000
Construction et équipement de hangars-ateliers .....	11.721.000	2.774.000	3.262.000
Installations terminales .....	5.253.000	7.672.000	15.094.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux .....	11.182.000	8.531.000	5.402.000
Extension Ouest .....	855.000	3.190.000	652.000
Aménagements routiers .....	2.900.000	4.115.000	2.281.000
Autres opérations .....	17.483.000	8.455.000	5.730.000
<b>Totaux .....</b>	<b>60.039.000</b>	<b>71.046.000</b>	<b>62.249.000</b>
<b>2. Le Bourget.</b>			
Travaux de première catégorie .....	894.000	1.000.000	1.065.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement .....	2.809.000	193.000	•
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles .....	74.000	504.000	535.000
Bâtiments techniques, administratifs et commerciaux .....	9.919.000	1.655.000	77.000
Autres opérations .....	4.696.000	4.407.000	3.234.000
<b>Totaux .....</b>	<b>18.392.000</b>	<b>7.759.000</b>	<b>4.911.000</b>
<b>3. Autres aérodromes et héliports .....</b>			
	<b>834.000</b>	<b>900.000</b>	<b>2.150.000</b>
<b>4. Opérations communes .....</b>			
	<b>12.055.000</b>	<b>8.495.000</b>	<b>15.690.000</b>
<b>5. Paris-Nord .....</b>			
	<b>40.000</b>	<b>500.000</b>	<b>23.000.000</b>
<b>Totaux généraux .....</b>	<b>91.360.000</b>	<b>88.700.000</b>	<b>108.000.000</b>

En application des dispositions du décret n° 59-779 du 22 juin 1959 sur les conditions de création, de mise en service, d'utilisation et de contrôle des aérodromes, un arrêté du ministre des travaux publics et des transports en date du 16 juin 1964 a autorisé la création de l'aéroport de Paris-Nord.

Le site choisi s'étend dans la plaine de la Vieille-France, sur les territoires des communes d'Epiais-lès-Louvres, Roissy-en-France, Tremblay-lès-Gonnesse en Seine-et-Oise, de Mauregard, le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory et Compans en Seine-et-Marne.

La superficie actuellement retenue dans le périmètre général d'emprise du futur aérodrome ressort à 2.915 hectares environ, affectant le département de Seine-et-Oise à concurrence de 1.500 hectares et celui de Seine-et-Marne à concurrence de 1.415 hectares.

L'enquête d'utilité publique sur la création du nouvel aéroport a été ouverte le 10 juillet 1964 par arrêté conjoint du préfet de Seine-et-Oise et du préfet de Seine-et-Marne sur un dossier comprenant une notice explicative détaillée et un document donnant les caractéristiques des principaux ouvrages et l'estimation des dépenses.

Les observations présentées sont actuellement examinées par les membres de la commission d'enquête qui, après avoir recueilli une série de dépositions de tiers intéressés, doivent déposer prochainement leurs conclusions.

À cette phase de la procédure, succédera la consultation de la commission centrale de contrôle des opérations immobilières puis du Conseil d'Etat, qui doit obligatoirement donner son avis sur le projet de décret déclaratif d'utilité publique.

Les enquêtes parcellaires seront alors lancées et les premières acquisitions pourront vraisemblablement intervenir dans le courant de l'année prochaine, tout au moins pour les propriétaires et exploitants qui accepteront de traiter à l'amiable. Parallèlement, se poursuivront les travaux de reconnaissance des sols, sondages et levés topographiques.

Ensuite seront progressivement mis en chantier l'ensemble des ouvrages, bâtiments et installations qui permettront, dans une première phase, de recevoir quatre millions de passagers et que l'on peut succinctement résumer comme suit :

- construction d'une piste susceptible de recevoir les avions supersoniques ;
- construction d'une première tranche de l'aérogare voyageurs et de l'aérogare fret ;
- construction d'aires de stationnement pour aéronefs et de parcs à voitures ;
- construction des installations d'entretien et de réparation des avions supersoniques ;
- mise en viabilité de l'ensemble des terrains compris dans l'emprise de l'aérodrome (routes, éclairage routier, égouts, eau, électricité, téléphone, chauffage, réfrigération) ;
- construction de la tour de contrôle ;
- construction de la centrale électrique et de chauffage ;
- édification de la station météorologique d'aérodrome ;
- construction d'une première tranche des ateliers généraux et des garages à matériels.

Les dépenses prévues pour la période 1966-1970 devraient s'élever, en francs constants, à 910 millions de francs, dépenses d'acquisition des terrains comprises.

Cette affaire sera très certainement celle sur laquelle votre rapporteur aura à appeler votre attention les années prochaines, compte tenu de l'importance des crédits mis en œuvre.

Avant de quitter le chapitre des aéroports, nous mentionnerons que celui de Bâle-Mulhouse reçoit cette année une dotation de 60.000 francs représentant la différence entre les 220.000 francs dus par le Gouvernement français aux termes des accords franco-suisse pour sa participation aux frais d'exploitation et le crédit ouvert à ce titre au budget de 1964, qui ne s'élevait qu'à 160.000 francs.

#### IV. — Air France et Air Union.

##### A. — POSITION DE LA COMPAGNIE DANS LE CONTEXTE AÉRIEN MONDIAL

Au cours du premier semestre de l'année 1964, les conditions d'exploitation des compagnies de transport aérien dans le monde se sont sensiblement améliorées et permettent d'espérer des résultats nettement meilleurs pour l'année entière. Sur les lignes internationales, en particulier sur l'Atlantique Nord, les grandes compagnies aériennes ont vu leur trafic s'accroître à un rythme soutenu.

Cette expansion s'explique certes par des facteurs économiques de portée générale, notamment l'accroissement du revenu national dans les pays occidentaux, et par des facteurs d'ordre politique, la stabilité relative de la situation internationale favorisant le transport aérien, très sensible par contre à toute menace de crise grave.

Mais il n'en reste pas moins que le motif essentiel de ce nouvel essor est la réduction tarifaire appliquée à compter du mois d'avril dernier sur le secteur Nord américain ; cette réduction a en effet relancé de façon notable le trafic en quasi-stagnation au début de l'année (1,6 p. 100 de passagers en plus pendant le premier semestre 1964 par rapport au premier semestre 1963).

Le transport aérien international a continué de se situer dans un contexte de vive concurrence, entretenue tout à la fois par des capacités encore surabondantes, par le protectionnisme de certains pays soucieux de faciliter le développement de leurs compagnies nationales et par la ferme volonté des compagnies des U. S. A. de ne pas perdre leur suprématie.

Malgré cela, Air Union dont l'objet est précisément de permettre aux compagnies européennes de résister par une action concertée dont nos partenaires ont reconnu l'importance, n'a pas encore vu le jour.

Plusieurs conférences ont permis de rapprocher les thèses en présence sur quelques problèmes de fond, mais il reste encore à trouver une solution au problème des quotas de trafic qui doivent être attribués à chacun des membres. Les négociations doivent, d'ailleurs, reprendre très bientôt à ce sujet.

Le trafic à destination ou en provenance de l'Afrique noire n'a pas, pour sa part, été touché par le développement qui a affecté les grands réseaux internationaux mais la participation accrue des compagnies africaines (Air Algérie, Air Afrique et Air Madagascar) aux échanges aéronautiques avec la France a, ainsi qu'il était prévu, influencé dans le sens de la baisse les résultats des transporteurs français sur les réseaux considérés.



B. — LA FLOTTE D'AIR FRANCE

Elle com. renait au 1<sup>er</sup> août 1964 :

- 24 Boeing 707/328 B « Intercontinental », dont 2 livrés au titre du programme d'investissement pour 1964 ;
- 40 Caravelle SE 210, dont 3 mises à la disposition d'autres compagnies ;
- 9 Lockheed L. 1649 Super-Starliner, tous hors d'exploitation ;
- 21 Lockheed L. 1049 G Super-Constellation, dont 11 hors d'exploitation et 4 transformés en cargos ;
- 4 Lockheed L. 479 Constellation, tous hors d'exploitation ;
- 9 Bréguet BR 763 Provence, dont 3 hors d'exploitation ;
- 3 Douglas DC 6, dont 2 mis à la disposition d'Air Nautic et 1 hors d'exploitation ;
- 21 Douglas DC 4, dont 1 hors exploitation, 10 mis à la disposition de diverses compagnies, plus 6 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;
- 11 Douglas DC 3, dont 4 mis à la disposition de diverses compagnies, plus 15 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;
- 13 T6 hors d'exploitation.

C. — TRAFIC D'AIR FRANCE

DÉSIGNATION	1962	1963	VARIATION 1963-1962.
Kilomètres parcourus (en milliers) .....	100.394,2	99.302,6	— 1
Passagers transportés (en milliers) .....	3.448,5	3.483,4	+ 1
Passagers/kilomètre transportés (en milliers).....	5.104.058	5.255.428	+ 3
Fret/kilomètre transporté (en 1.000 TKM) .....	114.428,9	118.168,4	+ 3
Poste/kilomètre transportée en 1.000 TKM) .....	33.692,7	32.363,1	— 4
Total du tonnage Km transporté (en 1.000 TKM).....	607.487,3	623.519,7	+ 3

Globalement, le trafic d'Air France en TKM n'a eu qu'un faible taux d'augmentation en 1963 par rapport à 1962, 3 p. 100. Ce chiffre pourrait prêter à divers commentaires sur l'activité de notre compagnie nationale s'il n'était expliqué. Il représente en fait une composante du trafic africain qu'Air France doit désormais partager, comme nous l'avions écrit ci-dessus, avec les sociétés locales, trafic dont le taux de croissance est en outre plus faible que sur le reste du réseau international (1), et du trafic international de ladite compagnie qui, au contraire, a progressé de façon très satisfaisante puisqu'il atteint un taux d'accroissement de 12,9 p. 100 par rapport à 1962, se situant au-dessus de la moyenne mondiale.

Sur le plan financier le chiffre d'affaires réalisé par Air France, compte non tenu de l'indemnité relevant du contrat d'exploitation avec l'Etat, passe de 1.577 millions en 1962 à 1.634,9 millions en 1963, soit une augmentation de 3,7 p. 100.

Cette augmentation très modérée n'a pas permis, malgré les mesures d'économie adoptées, de faire plus que compenser les augmentations de salaires et de prix enregistrées dans l'année. Seul l'alignement de la politique d'amortissement des appareils à réaction sur les normes couramment admises dans les compagnies étrangères, a donc permis, par un allongement de la durée d'amortissement (10 ans pour le Boeing, 9 ans pour la Caravelle, sans valeur résiduelle, au lieu de 8 et 7 ans avec valeur résiduelle de 16 p. 100), de réduire le chiffre du déficit 1963 à 92,4 millions de francs, alors que le déficit de 1962 avait atteint 123,4 millions.

Continuant la politique définie en 1964, le programme d'investissement a été établi en tenant compte de la nécessité d'assurer tout d'abord le plein emploi de la flotte existante ; il reste en conséquence très modeste.

C'est ainsi qu'il ne prévoit que la livraison de deux Caravelle d'occasion avant la fin de la présente année, d'un Boeing « cargo » en 1965, enfin d'un Boeing « passagers » et de deux Caravelle en 1966. (Il comporte en outre le paiement des premières avances pour l'acquisition d'avions supersoniques dont l'entrée en service est prévue après 1970.)

En même temps qu'étaient décidées ces mesures qui permettent de mieux ajuster les moyens au trafic, un nouveau contrat entre l'Etat et la compagnie nationale Air France a été signé le 18 janvier 1964. Cette convention qui comporte un plafonnement de l'aide de l'Etat et qui a un caractère pluriannuel coïncidant de façon étroite avec le cadre des plans d'expansion

(1) Il faut souligner également la baisse du trafic enregistrée sur le réseau algérien.

et d'investissements de la compagnie permet de faire participer plus directement celle-ci aux risques financiers de l'exploitation. Pour cette année, le déficit prévu était de 85 millions de francs, en diminution par rapport à 1963, mais si la tendance à l'amélioration des résultats de trafic des six premiers mois se confirme pour l'année entière, il n'est pas impossible que le déficit final soit inférieur au chiffre prévu initialement.

V. — Compagnie Air Inter.

Le chapitre 45-81 comporte au titre de la subvention accordée à la compagnie Air Inter, un crédit de 4 millions de francs, en augmentation de 1 million de francs sur le crédit inscrit en 1963. Il s'agit là d'un crédit évaluatif dont le montant devra être reconsidéré en fin d'exercice au vu des résultats obtenus.

Toutefois en 1964 a vu définir de façon précise les modalités du soutien financier que l'Etat supporte à l'exploitation du réseau aérien intérieur : c'est ainsi que dans une convention conclue le 14 août 1964 avec Air Inter il s'est engagé à verser chaque année à cette compagnie, dans la limite d'un plafond préalable, une contribution financière dont le taux ne peut excéder, pour chaque ligne subventionnée, 47,5 p. 100 du montant de son déficit d'exploitation ; le solde de ce déficit doit être supporté, à concurrence de 5 p. 100 par la compagnie et, pour le surplus, par les collectivités locales desservies. La liste des lignes appelées à bénéficier d'une contribution de l'Etat, le taux de cette contribution pour chaque ligne ainsi que son montant maximal, sont en outre fixés chaque année, sur proposition de la compagnie, avis pris du délégué général à l'aménagement du territoire et du ministre des finances.

Pour 1965 donc, l'évaluation des crédits nécessaires a été faite sur la base d'une contribution de 47,5 p. 100 à la couverture du déficit correspondant à un avant-projet de programme d'exploitation reprenant les lignes exploitées en 1964 (1) et prévoyant l'ouverture, dès le printemps 1965, des lignes nouvelles Lyon-Bordeaux et Lyon-Toulouse.

La progression du trafic enregistré depuis 1961 par cette compagnie mérite d'être soulignée :

- 80.000 passagers payants enregistrés en 1961,
- 185.000 passagers payants enregistrés en 1962,
- 319.000 passagers payants enregistrés en 1963,
- sans doute 450.000 passagers payants enregistrés en 1964,
- et 650.000 passagers payants prévus en 1965.

Au cours des sept premiers mois de 1964, le nombre d'heures de vol effectuées a augmenté de 30 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1963 et le nombre de passagers transportés s'est accru de 36,5 p. 100 (272.662 en 1964 contre 200.481 en 1963). On note par ailleurs une amélioration du coefficient moyen de remplissage qui passe, pendant cette période, de 61,8 p. 100 à 62,11 p. 100.

Ces résultats ont été obtenus sur un réseau qui, si l'on fait abstraction des lignes saisonnières, se présente de la manière suivante :

1. Liaisons exploitées en « Vickers Viscount » :

Paris-Lyon, 22/7 ; Paris-Strasbourg, 12/7 ; Paris-Mulhouse-Lyon, 6/7 ; Lyon-Marseille, 6/7 ; Paris-Nîmes, 7/7 ; Paris-Clermont-Ferrand, 6/7 ; Paris-Toulouse, 12/7 ; Toulouse-Pau, 4/7 ; Toulouse-Lou-de-Tarbes, 2/7 ; Paris-Bordeaux, 12/7 ; Paris-Nantes, 6/7 ; Paris-Lorient-Brest, 3/7 ; Paris-Brest, 3/7 ; Nantes-Lorient, 4/7 ; Lille-Lyon-Nice, 6/7 ; Lyon-Perpignan, 2/7 (jusqu'au 27-9-1964).

2. Liaisons exploitées en « Nord 262 » :

Paris-Nantes, 6/7 (a.c. du 14-9-1964) ; Nantes-Lyon, 6/7 (a.c. du 28-9-1964) ; Lyon-Nîmes, 3/7 (a.c. du 28-9-1964) ; Brest-Nantes, 3/7 (a.c. du 28-9-1964) ; Lyon-Perpignan, 3/7 (a.c. du 28-9-1964) ; Quimper-Nantes, 3/7 (a.c. du 28-9-1964).

Le trafic des lignes subventionnées qui avait atteint 37.000 passagers en 1963 atteindra vraisemblablement 160.000 en 1964. A ce sujet, il convient de rappeler que l'aide de l'Etat et des collectivités a un caractère transitoire et que le but final demeure la réalisation d'un service rentable pour l'exploitant et payant pour les collectivités. Ce but devrait pouvoir être atteint pour les lignes radiales puisque le pourcentage de couverture des dépenses par les recettes commerciales a été pour 1963 de 91 p. 100 pour ces lignes ; il n'en est, par contre, pas de même pour les lignes transversales dont le même pourcentage n'atteint encore que 67 p. 100.

Le déficit total d'Air-Inter qui ne représentait plus que 15 p. 100 du chiffre d'affaires de la Compagnie en 1963 pour

(1) Les lignes subventionnées en 1964 sont les suivantes : Paris-Lorient-Brest, Paris-Clermont-Ferrand-Nîmes, Nantes-Lyon, Nantes-Marseille-Nice, Lyon-Nîmes, Lille-Lyon, Lyon-Mulhouse, Lyon-Marseille, Paris-Nantes-Lorient, Paris-Pau-Tarbes, Brest-Nantes, Quimper-Nantes, Clermont-Ferrand-Lyon, Lyon-Perpignan, Lyon-Toulouse, Lyon-Bordeaux.

l'ensemble des lignes subventionnées ou non par l'Etat risque, du fait de l'ouverture de lignes nouvelles nécessairement déficitaires pendant une période d'expérimentation plus ou moins longue, d'atteindre 20 p. 100 de ce même chiffre d'affaires; toutefois, le résultat favorable enregistré au cours des sept premiers mois de 1964 permet d'espérer une amélioration de ce coefficient.

Pour compléter le panorama de l'activité d'Air-Inter, il convient de mentionner que c'est au moyen d'appareils Viscount affrétés à cette Compagnie qu'Air France a exploité en 1964 les lignes suivantes reliant la province à des pays limitrophes: Lille-Londres, Lyon-Francfort, Francfort-Strasbourg, Lyon-Milan.

Le capital social d'Air-Inter, porté à 8,5 millions de francs en 1964, se répartit actuellement de la façon suivante:

Air France .....	24,95 p. 100	} 53,90 p. 100
S. N. C. F. ....	24,95 p. 100	
Caisse des dépôts.....	4 p. 100	
Banque de l'Indochine.....		} 17,82 p. 100
Banque de Paris.....		
Banque Lazard .....		
U. T. A. (U. A. T./T. A. I.).....	13,36 p. 100	
Compagnie de la navigation mixte.....	3,76 p. 100	
Aigle Azur .....	2,35 p. 100	
Rapides de la Lorraine.....	3,53 p. 100	
Chambres de commerce.....	5,27 p. 100	
	100 » p. 100	

L'Etat et les entreprises publiques conservent donc leur influence prépondérante au sein de la compagnie.

Cette augmentation de capital a facilité l'achat par Air-Inter de trois appareils Viscount supplémentaires et de 4 Nord 262 « Super Broussard » (trois exemplaires lui ont été livrés et sont en exploitation; la livraison du quatrième étant prévu pour janvier 1965). Cette opération, dont le coût global s'est élevé à 16.300.000 francs, a été en effet financé à concurrence de:

- 9.200.000 francs par un emprunt consenti par le F. D. E. S.
- 3.750.000 francs par une contribution du F. I. A. T.
- 2.500.000 francs par une augmentation de capital et un emprunt obligataire.
- 850.000 francs par autofinancement.

Enfin en 1965 Air-Inter utilisera en plus de ses propres appareils, deux « Caravelle » affrétés à la Compagnie nationale. Ces machines seront affectées à la desserte des lignes Paris—Marseille (12/7); Paris—Toulouse (12/7) et Paris—Nice (7/7).

L'examen des résultats obtenus par Air-Inter est donc très satisfaisant; il faut souhaiter cependant que l'expansion de cette compagnie continue à tenir compte, comme maintenant, des résultats de trafic enregistrés de façon à ce que le pourcentage de couverture des dépenses par les recettes ne se détériore pas, mais au contraire permette d'atteindre l'équilibre désiré.

#### VI. — L'Ecole nationale de l'aviation civile.

Aux termes du décret n° 49-1205 du 28 août 1949, l'Ecole nationale de l'aviation civile a pour but d'assurer la formation du personnel navigant et sédentaire chargé de l'organisation et de l'exploitation de la navigation et de la sécurité aérienne.

Elle donne deux sortes d'enseignement:

- un enseignement de pratique aérienne;
- un enseignement de pratique au sol.

Depuis sa création, l'Ecole nationale de l'aviation civile est établie sur l'aérodrome d'Orly dans des installations laissées sur place après la guerre par les autorités américaines, installations qui ne répondent plus aux besoins d'une instruction moderne et gênent le développement de l'Aéroport de Paris.

Pour cette raison, la nécessité d'une installation définitive en dehors de cet aérodrome s'est peu à peu imposée. Fidèle en cela à sa politique de décentralisation, le Premier ministre décida, le 19 septembre 1960, qu'en principe l'Ecole serait reconstruite à Toulouse. Cette décision fut confirmée le 23 juillet 1963 après une nouvelle étude.

Parallèlement il était admis que l'école devrait conserver un échelon parisien pour permettre aux élèves d'effectuer certains stages dans la région parisienne où se situe le trafic le plus dense et donc les problèmes les plus ardues en matière de circulation aérienne et les moyens techniques les plus perfectionnés pour les résoudre.

La reconstruction de l'Ecole nationale de l'aviation civile à Toulouse est actuellement en bonne voie. Le plan de masse est établi, l'avant-projet des architectes va être déposé incessamment. Le début des travaux est prévu pour le mois de janvier 1966, le bâtiment devant être achevé pour l'été 1967.

Pendant la même période l'échelon parisien sera réalisé pour être mis en service à la même époque. Il se composera essen-

tiellement d'une résidence pour une centaine d'élèves et une dizaine de cadres et comportera en outre quelques salles de conférence et d'examen.

Cette annexe ne devant pas être trop éloignée du centre de contrôle régional et du centre de télécommunications d'Athis-Mons, objet de la plupart des stages et visites, une implantation en bordure de l'aérodrome d'Orly a été envisagée. Elle fait actuellement l'objet d'un examen par le comité de décentralisation.

Les crédits en autorisation de programme nécessaires au démarrage de la construction de l'Ecole nationale de l'aviation civile à Toulouse ont été obtenus dans des budgets antérieurs. Ils devront être notablement complétés dans les budgets de 1966 et 1967, en particulier en ce qui concerne les crédits de paiement.

#### Crédits construction de l'E. N. A. C. (En autorisation de programme.)

DÉSIGNATION	CHAPITRE 56-40		VIRÉS SUR CHAPITRE 57-20 (Budget construction.)
	Autorisation de programme antérieure à 1965.	Autorisation de programme.	
			(En francs.)
Toulouse .....	11.217.000	Néant.	+ 4.000.000 (Participation E. N. A. C. à l'acquisition et l'aménagement du terrain.)
Echelon parisien.	Néant.	2.980	»

#### VII. — Les organismes aéronautiques internationaux.

##### A. S. E. C. N. A.

La France verse à l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar deux subventions, l'une à titre de contribution aux dépenses de fonctionnement, l'autre à titre de participation à l'équipement aéronautique des Etats membres de l'agence.

La subvention de fonctionnement inscrite au chapitre 41-91 subit cette année une réduction de 6,5 millions de francs. Cette économie peut surprendre car il est certain que l'A. S. E. C. N. A. doit faire face à des impératifs techniques générateurs de dépenses supplémentaires. Certes les problèmes auxquels l'A. S. E. C. N. A. est confrontée n'ont pas l'ampleur de ceux qui se posent aux services métropolitains en raison de la densité de la circulation aérienne qu'ils doivent contrôler, mais il n'en demeure pas moins que l'A. S. E. C. N. A., créée pour maintenir un niveau de sécurité aérienne suffisant en Afrique, doit disposer des moyens nécessaires.

Les dépenses nouvelles de l'agence seront, nous dit-on, compensées par des économies sur d'autres postes, et une augmentation des participations des Etats africains. Nous pensons qu'il s'agit d'un heureux concours de circonstances, mais qu'il ne faut pas espérer qu'une telle situation se renouvellera au budget de 1966. La faculté contributive des Etats africains est malheureusement limitée et nous pensons qu'il ne faut pas se nourrir d'illusions; si la France désire, dans l'intérêt de sa coopération avec les Etats africains, maintenir l'A. S. E. C. N. A. la charge financière qu'elle devra supporter à ce titre ne pourra que très difficilement être inférieure au crédit actuellement prévu qui représente 60 p. 100 du budget de l'agence.

Nous constatons également une nouvelle réduction de la subvention versée pour l'équipement des Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. Il est certain qu'un très important effort d'équipement a été effectué en Afrique ces dernières années, effort qui n'a peut-être pas été suffisamment mis en valeur, mais il semble qu'on atteigne la « dotation de croisière » correspondant aux améliorations de l'infrastructure et au progrès de la technique en matière d'aides en vol et à l'atterrissage.

##### O. G. S. A.

La France ne verse à l'O. G. S. A. qu'une subvention de fonctionnement. La plus grande partie de la dotation correspondante (5/8) est inscrite au budget de l'aviation civile; une autre partie figure au budget des affaires algériennes car cette administration subventionne l'organisme technique de mise en valeur des richesses du sous-sol saharien qui verse à l'O. G. S. A. une contribution pour le fonctionnement des aérodromes sahariens.

En 1964, la participation française a atteint au total 30 millions 950.000 F alors que le budget de l'O. G. S. A. était arrêté à 38.021.000 F. Nous avons fait état dans notre rapport sur le



budget de 1964 d'un déficit possible du budget de l'O. G. S. A. Cette éventualité ne s'est pas produite, le Gouvernement algérien ayant fait un effort financier en subventionnant l'O. G. S. A. à concurrence de 4.071.000 F, ce qui a permis à cet organisme avec l'aide de quelques ressources propres, d'équilibrer son budget.

Pour 1965, le Gouvernement propose de réduire la subvention inscrite au chapitre 41-92 du budget de l'aviation civile de 10 p. 100 et de la ramener ainsi de 25.950.239 à 23.450.239 F. Néanmoins si le budget de l'O. G. S. A. est reconduit en 1965, la participation totale de la France représentera encore 75 p. 100 des dépenses, ce qui montre l'importance de l'aide apportée par la France à l'Algérie dans ce domaine.

Il est bien évident que nous ne pouvons que maintenir la remarque que nous avons faite dans notre précédent rapport sur la précarité du statut actuel de l'O. G. S. A. Il serait souhaitable sans doute qu'un statut plus stable, garanti par une convention franco-algérienne, soit donné à cet organisme.

**Eurocontrol.**

Bien que la participation financière au fonctionnement d'Eurocontrol figure au budget des affaires étrangères, il semble nécessaire de faire le point de l'activité de cet organisme.

1964, première année de plein exercice de l'agence, a permis de définir avec précision les modalités pratiques de la collaboration qui doit s'instaurer entre Eurocontrol et les pays membres pour organiser la circulation aérienne.

Parallèlement s'est poursuivie la construction du centre d'expérimentation situé à Brétigny. Les marchés de génie civil et celui du simulateur qui y sera installé, ont été approuvés et les ordres de travaux lancés. Ce centre, qui deviendra opérationnel en 1966, sera le seul de sa qualité et de son importance en Europe et sera susceptible de rivaliser avec les réalisations similaires outre-atlantique.

Enfin les structures administratives de l'agence ont été consolidées par l'adoption d'un statut des personnels et l'élaboration d'un règlement financier et d'un règlement des marchés.

Dans ce domaine, reste néanmoins à l'étude de groupe de travail intergouvernementaux, un statut éventuel des personnels chargés du contrôle qui serait appliqué aux agents servant dans les centres de contrôle appartenant à l'organisation.

**VIII. — Le service de la formation aéronautique.**

Comme les années passées les efforts principaux du service de la formation aéronautique du secrétariat général à l'aviation civile, chargé de la tutelle de l'aviation légère, se sont portés sur l'activité aéronautique élémentaire de la jeunesse.

La poussée démographique actuelle et le résultat obtenu par une propagande habilement faite ces dernières années ont obligé un service déjà fort chargé, à faire face à une augmentation très sensible du nombre des adeptes des disciplines aériennes (aéromodélisme, aviation à moteur, vol à voile, parachutisme) augmentation dont nous ne pouvons que nous féliciter.

L'analyse de l'activité des aéro-clubs et des pilotes privés pour ces dernières années est très significative et mérite de retenir l'attention :

DÉSIGNATION	1961	1962	1963	1964 Estimation.
<b>Heures de vol moteur :</b>				
Total .....	280.000	310.000	333.000	400.000
Moins de 21 ans.....	46.000	56.000	60.000	80.000
<b>Heures de vol planeur :</b>				
Total .....	90.000	95.000	86.000	100.000
Moins de 21 ans.....	28.000	30.000	40.000	50.000
<b>Sauts en parachute.....</b>	<b>40.000</b>	<b>48.000</b>	<b>71.000</b>	<b>110.000</b>

Parallèlement, le parc de notre aviation légère s'est accru, devant atteindre environ 3.300 appareils à la fin de l'année 1964, soit 10 p. 100 de plus qu'en 1963 et 60 p. 100 de plus qu'en 1960.

1960	1961	1962	1963	1964 Estimation.
2.000	2.200	2.650	2.925	3.300

Les crédits accordés aux aéro-clubs en 1965 figurent ci-après, comparés à ceux de 1964 et de 1963 :

DÉSIGNATION	1963		1964		1965	
	Autorisations de programme	Crédits de paiement.	Autorisations de programme	Crédits de paiement.	Autorisations de programme	Crédits de paiement.
<b>Chap. 43-91. — Subventions diverses :</b>						
Art. 2. — Formation aéronautique .....	1.821		2.082		2.082	
<b>Chap. 66-70. — Subvention pour l'acquisition d'appareils légers.....</b>	<b>5.900</b>	<b>6.300</b>	<b>5.900</b>	<b>5.900</b>	<b>6.400</b>	<b>6.900</b>
— avions .....	4.500	4.600	4.500	4.500	4.500	4.400
— planeurs .....	1.000	1.300	1.000	1.000	1.500	1.250
— parachutes .....	400	400	400	400	400	350
<b>Chap. 66-71. — Aménagement d'aérodromes par les collectivités locales.</b>	<b>350</b>	<b>300</b>	<b>500</b>	<b>300</b>	<b>500</b>	<b>100</b>

Il faut noter sur ce point que si les autorisations de programme figurant au chapitre 66-70 sont en augmentation d'à peu près 10 p. 100 par rapport à 1964, il n'en est pas de même pour les crédits de paiement qui ne s'accroissent que de 2 p. 100 environ.

La comparaison des trois tableaux ci-dessus ne peut que nous amener à constater qu'à l'augmentation de l'activité des aéro-clubs ne correspond pas un accroissement corrélatif des ressources attribuées au service de la formation aéronautique, dont les interventions devront être, soit moins nombreuses, soit d'un montant moins élevé.

Dans notre rapport de l'an dernier nous avons également brièvement abordé un problème important sur lequel nous croyons devoir revenir parce qu'il est lié à l'évolution même de notre monde, la vulgarisation du transport aérien privé.

Ce qui était autrefois sport aérien est devenu un moyen de transport de plus en plus utilisé, parant aux insuffisances des transports traditionnels, tout en conservant certes encore son caractère de formation humaine sur lequel nous ne pensons point qu'il soit utile d'insister.

Le stade de la simple aviation légère est donc dépassé et il s'avère nécessaire de donner aux pilotes privés l'infrastructure et les moyens de radio-navigation qui leur permettront d'effectuer des vols, en toute sécurité, par moyenne visibilité ou même de nuit, et de s'acheminer progressivement vers une qualification I. F. R. de pilote privé.

La mise en œuvre d'une méthode d'enseignement et de délivrance de ce brevet favorisera certainement la décentralisation politique, culturelle et économique.

Ainsi les 80.000 jeunes qui, avec l'appui du ministère de l'éducation nationale, sont déjà des adeptes de l'aéromodélisme, trouveront-ils, lorsqu'ils deviendront pilotes un cadre dans lequel pourra se développer une activité riche d'avenir à l'échelle européenne.

**IX. — Les problèmes du personnel du S. G. A. C.**

Le secrétaire général à l'aviation civile connaît en ce qui concerne son personnel deux sortes de préoccupations :

- l'une d'ordre quantitatif, liée à l'insuffisance généralisée des effectifs ;
- l'autre d'ordre qualitatif, liée à la nécessité d'adapter les statuts à l'évolution générale.

**A. — INSUFFISANCE GÉNÉRALISÉE DES EFFECTIFS**

Depuis 1947 les effectifs du secrétariat général à l'aviation civile sont, ainsi que nous l'avons déjà souligné les années précédentes, restées stationnaires aux alentours de 10.000 personnes alors que le trafic aérien a décuplé.

Cette administration ne peut donc faire face aussi bien qu'on le souhaiterait aux exigences nouvelles imposées par le progrès technique et l'accroissement du trafic. Malgré ses demandes réitérées, elle n'a jusqu'ici pratiquement pas obtenu d'amélioration sensible lui permettant d'assurer convenablement certaines tâches qui lui incombent et cette situation ne va pas sans présenter des risques pour la sécurité du transport aérien.

Or, le projet du budget 1965 ne lui ouvre que 209 emplois nouveaux :

- 158 emplois des corps techniques de la navigation aérienne ;
- 12 emplois d'ingénieurs des travaux de la météorologie ;
- 33 emplois de techniciens d'encadrement des services du matériel ;
- 2 emplois d'agents contractuels à statut C. N. R. S.
- 4 emplois d'agents du cadre du personnel navigant (car. III).

209 (chap. 31-01 à 31-71).

Cet accroissement d'effectif est de loin très insuffisant. La même insuffisance avait d'ailleurs été constatée l'année dernière (seulement 292 emplois prévus au budget 1964) et nous avions alors demandé au Gouvernement de porter à 600 le nombre des emplois à créer en 1965 et 1966. Le total inscrit pour 1965 en est très loin et à une telle cadence il faudra huit ans pour réaliser le plan de création de 2.500 emplois établi pour le S. G. A. C.

Nous réitérons donc au Gouvernement notre demande instante de se soumettre à l'impérieuse nécessité d'accélérer la réalisation de ce plan, d'autant que celui-ci constitue une opération de rattrapage qui doit permettre de parvenir en 1966 à une situation jugée normale et considérée comme le point de départ des prévisions à effectuer dans le cadre du V<sup>e</sup> plan.

#### B. — ADAPTATION DES STATUTS A L'ÉVOLUTION GÉNÉRALE

Un malaise profond est persistant s'est révélé ces dernières années au sein des personnels des corps techniques de l'aviation civile par suite du décalage existant entre la situation des intéressés et les exigences de l'évolution de l'aéronautique.

Depuis 1963 diverses mesures ont été prises en faveur de ces personnels. Elles ont consisté :

— les unes à poursuivre les réformes entreprises en 1961 en vue d'étendre aux corps techniques de l'aviation civile certains avantages acquis à d'autres corps techniques comparables (ponts et chaussées par exemple) ;

— les autres à mettre en œuvre les décisions prises par le Gouvernement en août 1963 à la suite des travaux de la commission présidée par M. le conseiller d'Etat Després.

Certaines d'entre elles ont déjà été traduites dans le budget de 1964 sous forme de crédits provisionnels :

— attribution d'une bonification d'ancienneté de 18 mois aux techniciens de la navigation aérienne et de la météorologie nationale ;

— accès plus large des techniciens dans les corps des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne et de la météorologie ;

— promotion dans le corps de techniciens de :

240 agents de la navigation aérienne ;

60 agents de la météorologie,

tenant effectivement, à titre permanent, des fonctions de techniciens de la navigation aérienne et de techniciens de la météorologie ;

— titularisation des agents contractuels de 3<sup>e</sup> catégorie dans le corps d'aides-techniciens devant remplacer les corps actuels des agents de la navigation aérienne et des agents de la météorologie.

Ces mesures nécessitent cependant l'inscription de crédits supplémentaires au budget de 1965 qui prévoit de plus deux séries de mesures importantes :

#### 1° En ce qui concerne la navigation aérienne.

Mise en place des corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne créés par la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964.

Cette mesure intéresse 870 agents (620 O. C. C. A. et 250 E. S. A.). Ces emplois étant réservés aux techniciens de la navigation aérienne, leur création entraîne la suppression d'un nombre égal d'emplois de techniciens de la navigation aérienne. A cette occasion la pyramide des emplois supérieurs de techniciens (chefs techniciens et techniciens supérieurs) qui avait été portée à 32,5 p. 100 de l'effectif total du corps pour tenir compte des sujétions spéciales auxquelles il était soumis est rétablie à la proportion normale de 25 p. 100 en raison de l'intégration dans les nouveaux corps d'un nombre important de techniciens occupant ces emplois supérieurs.

#### 2° En ce qui concerne la météorologie nationale.

D'une part, application des nouvelles dispositions statutaires concernant les ingénieurs et les ingénieurs des travaux, soit :

Pour les ingénieurs, création d'un emploi fonctionnel d'ingénieur en chef par transformation d'un emploi d'ingénieur hors classe.

Pour les ingénieurs des travaux, réalisation de la cinquième et dernière tranche du plan de transformation d'emploi qui, commencée en 1961, avait pour objet la création échelonnée d'emplois d'ingénieurs divisionnaires jusqu'à concurrence de 10 p. 100 de l'effectif total du corps.

D'autre part, dans le cadre des mesures prises en faveur des personnels de catégorie B, augmentation du pourcentage (de 10 à 17,5 p. 100 des techniciens supérieurs).

Ces mesures qui s'ajoutent ainsi à celles qui ont été prises antérieurement montrent la volonté du Gouvernement de doter les différents personnels de l'aviation civile d'un statut satisfaisant et son souci d'assurer la continuité du service de la circulation aérienne.

#### X. — La construction aéronautique.

On trouve au projet de loi de finances pour 1965 les indications suivantes :

OPÉRATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
Chap. 53-22. — Art. 1 <sup>er</sup> . — « Expérimentation et essais de matériel volant » (D. T. A.) :		
Essais d'atterrissage automatique (sur Caravelle) .....	1.000	»
Mystère 20 (essais d'endurance) .....	1.000	»
Nord 262 (essais d'endurance, abaissement des minima) ..	400	»
Avions d'affaires et divers ..	620	»
Totaux .....	3.020	3.000
Chap. 53-24. — Art. 1 <sup>er</sup> . — « Dépenses d'études et de prototypes d'appareils de transports et d'appareils légers » (D. T. A.) :		
Prototype d'appareil de transport supersonique (application de l'accord franco-anglais) .....	271.000	135.000
Paiement des taxes afférentes .....	49.000	24.500
Etudes annexes .....	10.000	2.500
Etudes de système d'atterrissage automatique .....	8.000	7.400
Etudes d'un avion de transport biréacteur de moyenne capacité (40 à 50 places) ..	5.000	
Etudes d'avions d'affaires :		
— biréacteur (Mystère 20) ..	2.000	»
— avion léger .....	2.000	»
Totaux .....	347.000	169.900
Totaux chapitres 53-22 et 53-24 (F) .....	350.000	170.000

(1) Les totaux des chapitres 53-22 et 53-24 qui comprennent en outre, en art. 2, quelques opérations intéressant la direction de la navigation aérienne (D. N. A.), s'élèvent respectivement à 7 millions de francs et à 171 millions de francs pour les autorisations de programme, à 5.100.000 francs et à 49.100.000 francs pour les crédits de paiement.

Dans son rapport sur le budget de l'aviation civile pour 1964, la commission de la production et des échanges avait déjà souligné la perturbation apportée par l'intégration du projet « Concorde » dans le cadre normal du chapitre 53-24. L'ampleur de ce projet et les obligations qui en découlent font, en effet, disparaître, les unes après les autres, toutes les autres études qui avaient été envisagées pour maintenir la production aéronautique civile française au niveau de la concurrence étrangère.

Dans le budget qui vous est présenté aujourd'hui, on constate que, débordant les limites du chapitre 53-23, les crédits du « Concorde » pèsent même lourdement sur l'ensemble du budget du secrétariat général à l'aviation civile. Leur montant, en autorisation de programme, soit 330.000.000 de francs, représente près de 60 p. 100 des crédits totaux d'équipement de l'aviation civile (560.350.000 F) dont l'effort devrait pourtant être augmenté dans le domaine des équipements de navigation aérienne. L'on ne peut manquer d'être frappé, si on rapproche ce chiffre du montant total du budget de l'aviation civile en 1965 qui est de 967.969.552 F.



Est-ce à dire que le projet « Concorde » a été une erreur, qu'il est disproportionné à nos moyens et qu'il doit être condamné ? La commission est certaine du contraire et tient à l'affirmer hautement. La carte qui a été jouée là n'est discutable par personne et il était capital de profiter d'un hiatus qui s'est produit dans l'effort américain, entre l'initiative et l'impulsion de l'Etat.

Mais dans le cadre budgétaire actuel, en dotant le « Concorde » au détriment de tous les autres projets, on crée autour de cet appareil un état d'esprit qui risque de lui être infiniment préjudiciable.

En dehors des résultats directs du projet, les études et les travaux qu'il exige apporteront, par leurs prolongement, un capital technique et technologique qui se retrouvera pendant de longues années, non seulement dans l'industrie aéronautique française, mais dans le domaine plus large de l'économie européenne de demain.

Nous regrettons cependant, une fois de plus, que l'effort courageux effectué par la France pour la réalisation en commun avec la Grande-Bretagne d'un transport supersonique, l'ait été dans un cadre quelque peu irrationnel.

Il est normal que le ministère des travaux publics et des transports soit le client de l'industrie aéronautique. Il est compréhensible qu'il en soit un peu le mécène, en subventionnant certaines études dont il est directement bénéficiaire. Il est illogique qu'on mette à sa charge la subvention de projets dont l'importance en crédits, en volume et en conséquences atteint les œuvres vives d'une industrie dont un autre ministre est responsable.

C'est tout le problème de cette tutelle qui se pose et qui demande à être traité en dehors du débat budgétaire.

Ceci étant dit, nous ne reviendrons pas ici sur les différents projets et sur les études que nous avions passées en revue à l'occasion du budget de 1964, si ce n'est pour en faire le point :

#### 1. Transport supersonique.

Le déroulement de l'opération « Concorde » progresse de façon satisfaisante. Depuis la signature de l'accord du 29 novembre 1962, des études très importantes ont été menées du côté des industriels, comme du côté des services officiels. Comme suite à ces diverses études, le projet a fait l'objet au mois de mai 1964 des derniers choix permettant le lancement de la fabrication des prototypes. Le poids maximum au décollage a été porté à 147 tonnes avec un accroissement de l'ordre de 10 p. 100 de la poussée des réacteurs dans une première phase et un accroissement de 15 p. 100 de la surface de la voilure. « Concorde » emportera ainsi 110 à 120 passagers sur Paris-New York.

La date du premier vol des deux prototypes qui sont construits conformément à cette nouvelle définition, est fixée au second semestre 1967.

L'intérêt suscité dans le monde par l'opération « Concorde » s'est concrétisé dans les nombreuses options (47) déjà prises par plusieurs compagnies de transport aérien, dont quatre compagnies américaines (Pan American Airlines, T. W. A., Continental Airlines, American Airlines).

En ce qui concerne la concurrence américaine dans ce domaine, nous rappellerons que des contrats ont été passés au début de l'été dernier par la Federal Aviation Agency, permettant à deux ou trois constructeurs qui avaient présenté des projets, de poursuivre pendant une année des études plus poussées, au stade avant-projet. Une décision définitive quant au lancement du programme devait intervenir à la fin de 1965. Il n'est pas exclu que les U. S. A. s'orientent vers un avion de la classe Mach 3 et il semble que, de toutes façons, le programme devrait aboutir franchement plus tard que « Concorde », et conduire à des prix de revient au siège-kilomètre du même ordre. On doit noter, en outre, l'annonce de la construction, par les Soviétiques, d'un avion supersonique de transport devant atteindre mach 2,5.

#### 2. Avion gros porteur pour étapes courtes.

L'avion supersonique, même dans une éventuelle version « moyen courrier » dont le rayon d'action maximum serait de l'ordre de 4.500 km, sera mis en œuvre sur des distances relativement importantes, le plus souvent supérieures à 1.500 km.

Ainsi que nous l'avons déjà répété l'an dernier, il conviendrait de préparer dès maintenant le lancement d'un appareil français qui puisse contribuer à maintenir, au sein des compagnies de transport aérien, la position que « Caravelle » a permis à notre industrie aéronautique de conquérir.

L'appareil projeté devrait donc pouvoir être exploité commercialement à partir de 1970-1972. A cette époque, le trafic sur étapes courtes et moyennes aura été multiplié par un facteur compris entre 2 et 3 ; comme il ne peut être question d'augmenter indéfiniment les fréquences, l'avion en question devra donc offrir un nombre de places compris entre 140 au minimum et 220 au maximum. Il devrait marquer un progrès important du point de vue économie d'exploitation par rapport à des appareils comme le Boeing 727 ou le DC 9 qui sont parmi les concurrents les plus modernes de Caravelle.

Par ailleurs, si la période de fabrication en série de « Concorde » se voyait décalée pour des raisons techniques de mise au point et d'amélioration, ce que l'on ne peut pas exclure de façon absolue tant que le prototype n'a pas volé, il serait extrêmement utile de disposer d'études avancées sur un programme plus classique dont le lancement pourrait être effectué dans des délais très brefs. La préparation immédiate d'un projet très détaillé permettrait ainsi de garder la certitude que pourrait être assurée, en tout état de cause, la régularité du plan de charge de l'industrie aéronautique civile.

Enfin, le gros porteur pour étapes courtes appelle, de par son objet même, une collaboration européenne et certainement franco-britannique. Quoi qu'il en soit, que les négociations soient bi ou pluri-latérales, l'expérience « Concorde » a montré qu'il était nécessaire d'avoir un projet très avancé pour être au départ bien placé et en mesure d'assurer une part intéressante de l'opération à la France.

Des études aérodynamiques et techniques très poussées devraient donc être entreprises dès maintenant, en même temps que serait précisée l'ampleur du marché de l'appareil.

Le fait qu'aucun crédit n'ait été prévu au budget de 1965 pour cette opération risque de retarder de façon très fâcheuse l'étude des modalités de son lancement. Cela est regrettable alors que l'on sait l'intérêt porté actuellement à un programme analogue par l'industrie américaine qui risque, s'y nous n'y prenons garde, de s'assurer la conquête complète du marché international dans ce domaine.

#### 3. Biréacteur de 50 places.

En 1959, Sud-Aviation avait lancé l'idée du « Bébé-Caravelle ». Elle ne fut pas suivie à l'époque, faute de crédit, mais en 1963, à la demande du ministère des travaux publics, M. le ministre des armées annonça un crédit de 5 millions au collectif pour la mise en route du projet confié, cette fois, à Sud-Aviation et à la G. A. M. D., ces 5 millions constituant la première tranche à valoir sur 40 millions d'autorisation de programme. Cette décision demeura sans effet, faute de crédits de paiements et l'association Sud-Aviation - G. A. M. D. s'étant dissoute, tout sembla abandonné.

Un accord de principe fut alors donné à Sud-Aviation de coopérer avec le constructeur hollandais Fokker, sur le programme « Fokker 28 ». Cette affaire aurait pu peut-être apporter au constructeur français une certaine charge de travail pour un volume d'investissements initiaux limité. Le contexte des relations aéronautiques franco-hollandaises n'a pu cependant permettre un accord sur les conditions nécessaires à la réalisation de cette opération.

Un peu plus tard, la G. A. M. D. a proposé le lancement d'un appareil plus petit, mais visant le même type de marché.

Un crédit de 5 millions de francs en autorisation de programme et une partie d'un crédit de paiement de 1.400 francs sont prévus cette année pour l'étude d'un appareil de cette classe. C'est une indication d'intention plutôt qu'autre chose.

#### 4. Nord-262.

Nord-Aviation a vendu quatre Nord 262 à Air-Inter, où ils sont maintenant en exploitation, et a traité avec une compagnie américaine d'importance moyenne « Lake Central Airlines » pour la vente de huit appareils et une option sur treize autres. Ce contrat est maintenant définitivement signé. En outre l'avion a été commandé ferme à deux exemplaires par une compagnie japonaise.

Ces faits, et l'appréciation élogieuse de la Federal Aviation Agency sur le Nord 262 montrent l'intérêt de la formule proposée : le marché de ce genre d'appareils, dont l'avion français pourrait et devrait prendre une part intéressante, dépasse certainement dans le monde plusieurs centaines d'exemplaires.

Le lancement d'un Bastan VII qui apporterait au Nord 262 une puissance confortable, et, par là, un atout commercial important, permettrait probablement à cet appareil de s'imposer définitivement sur le marché mondial.

On ne peut que regretter que rien ne soit prévu au budget de 1965 pour en achever l'étude.

## 5. Breguet 941.

Cet appareil, dont les performances d'atterrissage et de décollage court sont remarquables, a été étudié avec une participation égale des budgets civils et militaires. La formule présente un intérêt certain, dont témoigne l'intérêt que lui ont porté les autorités américaines lors du voyage de présentation que l'appareil vient d'accomplir aux Etats-Unis. Son marché civil répond à des caractéristiques géographiques particulières et semble assez dispersé. Il serait donc souhaitable que cet avion connaisse, avant sa mise en service civile, une utilisation militaire permettant un mise au point, tant technique qu'opérationnelle, satisfaisante. Une commande militaire de pré-série est donc une condition nécessaire de réussite mais ne dépend pas du budget que nous rapportons ici.

## 6. Potez 840.

Le Potez 840 est une réalisation excellente au point de vue technique, mais le marché de cet appareil assez particulier n'a pas jusqu'ici répondu aux espoirs du constructeur. Cependant, deux avions sont maintenant vendus fermes en Allemagne, et il est certain que d'autres appareils peuvent être placés si le constructeur réussit à maintenir son effort. Or, il convient d'indiquer que l'industriel n'a bénéficié d'absolument aucun soutien financier de la part de l'Etat qui, jusqu'ici, a seulement commandé, à un prix de série, un appareil pour ses propres besoins. On peut être anxieux sur les possibilités du Groupe Potez de continuer à assurer seul la charge financière de cette affaire dont l'intérêt, sur le plan national, ne saurait être ignoré.

## 7. Mystère 20.

Les 2 millions de francs inscrits au budget pour 1965 sont le reliquat des sommes prévues en contribution par l'aviation civile aux dépenses d'investissement. Les chances commerciales de cet avion demeurent très favorables. Actuellement, 52 appareils sont lancés en production.

## 8. Avions d'affaires et avions légers.

Cette rubrique couvre deux domaines différents :

Avions légers (et moteurs correspondants) : régulièrement alimenté, jusqu'à l'année 1964 non comprise, à un taux de 2 à 3 millions de francs par an, ce poste a permis l'essor de la construction des avions de tourisme en France. Il représente une subvention de l'ordre de 12 à 13 p. 100 du chiffre d'affaires de l'industrie correspondante. Cette subvention est encore nécessaire car cette industrie, quoique ayant rattrapé une grande partie du retard qu'elle avait vis-à-vis de l'industrie américaine, travaille encore dans des conditions financières difficiles.

Avions d'affaires : dans cette catégorie, nous plaçons actuellement deux appareils :

— l'avion Jupiter M 360, construit à l'initiative de l'industrie, a effectué ses premiers vols fin 1963. Il s'agit d'un bimoteur en tandem, de 5 à 7 places suivant la puissance du moteur.

Toutes les études du marché portant sur l'Europe, y compris la France, tendent à montrer que cette catégorie d'appareils devrait se multiplier rapidement. Il est heureux que Matra et Sud-Aviation se soient intéressés à cette formule qui peut être assurée d'un très bel avenir ;

— le Paris III est la version civile, portée à 5/8 places et nettement améliorée, d'un biréacteur quadriplace de liaison militaire déjà construit et vendu dans le monde à plusieurs dizaines d'exemplaires. Relativement très économique, ses chances commerciales sont certaines. Le démarrage immédiat de la série avec un soutien de l'Etat limité en valeur absolue permettrait d'éviter des débauchages à l'usine Potez, de Tarbes, où la situation de l'emploi est très préoccupante.

Il est infiniment regrettable que les deux seuls millions accordés au budget 1965 ne permettent aucune aide aux avions légers et interdisent le lancement simultané du Jupiter et du Paris III.

## 9. Etudes diverses.

Cet intitulé recouvre des études générales qui, sans correspondre à un programme précis d'appareils, préparent l'avenir et sont, de ce fait, indispensables.

Actuellement, ces études devraient porter sur :

- un enregistreur d'accident pour avions de ligne de la génération 1970. Le prototype a été lancé en 1963, mais de nouveaux crédits seraient nécessaires pour lancer un présérie ;
- des instruments nouveaux de navigation et de contrôle ;
- des études aérodynamiques et d'élasticité ;
- des études d'atténuation du bruit.

Nous pensons que cette rubrique devrait être rétablie, faute de quoi les études importantes pour l'avenir et pour l'intérêt public ne pourront être menées à bien, ce qui risque d'avoir de très fâcheuses conséquences dans d'autres domaines.

Les graves incertitudes que l'examen de cette partie du budget de l'aviation civile laisse entrevoir nous conduisent à demander, une fois encore, que soit prise dès maintenant une véritable loi de programme de la construction aéronautique dans son ensemble et non pas seulement pour le matériel militaire. Pour les opérations autres que le T. S. S., il serait souhaitable qu'elles comprennent des autorisations de programme relatives aux projets intéressants existant actuellement et que l'on peut estimer de la façon suivante :

DÉSIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			
	1966	1967	1968	1969
Gros porteur pour étapes courtes (1).	100	50	50	150
Nord 262 et moteur Bastan VII ..	10	5		
Biréacteur de 50 places .....	20	20	20	
Avions d'affaires et légers .....	10	10	10	10
Etudes et recherches .....	10	10	10	10
Totaux .....	150	95	90	170

(1) Prolongement de l'action jusqu'en 1970.

Les problèmes posés par le financement de certains projets dont l'intérêt est indéniab, pose, une fois de plus, dans le cadre du présent rapport, la question de la responsabilité des pouvoirs publics vis-à-vis de l'industrie aéronautique.

Au moment où l'on voit s'amenuiser la part militaire des constructions et s'ouvrir un avenir de plus en plus large pour les avions civils, on est amené à se demander si le maintien de la tutelle, telle qu'elle est constituée aujourd'hui, est bien sage et s'il ne conviendrait pas de réunir dans une seule main l'ensemble des responsabilités et des moyens.

## Conclusion.

L'examen par la commission du budget de l'aviation civile et du commentaire présenté par le rapporteur a fait l'objet d'une ample discussion, à laquelle ont participé le président Lemaire et MM. Bardet, Danilo, Dassié, Lathière et Schloesing.

En conclusion, il semble qu'un effort réel ait été consenti cette année au bénéfice de l'aviation civile et que si son budget n'a pas été classé en expansion en 1965, comme nous le réclamons depuis deux ans, le Gouvernement en considère la possibilité dans un avenir proche. S'il y a loin encore, en effet, des crédits accordés cette année à ceux qu'il serait souhaitable de voir affectés à ce chapitre du budget, il n'est pas discutable que l'essentiel ait été obtenu et cela en dépit du caractère d'économie extrême de la présente loi de finances. Votre commission de la production, et des échanges tient, cependant, à souligner que, tout en approuvant la poursuite du projet « Concorde », elle déplore de voir maintenir son inscription à un chapitre du budget dont il défigure la physionomie par son ampleur. Elle souhaite que la question posée par la tutelle et les crédits de l'industrie aéronautique soit revue dans son ensemble afin de permettre à la France de jouer dans ce domaine le rôle qui lui revient dans l'Europe de demain.

Sous réserve de cette dernière observation et des recommandations du présent 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 loi de finances pour 1965 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise par le Bureau le 14 octobre 1964.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1106

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

## ANNEXE N° 28

## TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

## III. — Marine marchande.

Rapporteur spécial : M. Bourges.

## REPRESENTATION DES DOCUMENTS

Les documents qu'il convient de consulter à l'occasion de l'examen du projet de la loi de finances pour 1964, en ce qui concerne les crédits de la marine marchande sont les suivants :

## 1. — BUDGET VOTÉ DE 1964

Le document vert fournit le détail des crédits, tels qu'ils ont été fixés par la loi de finances pour 1964 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 1965

*Projet de loi proprement dit.*

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<sup>er</sup> à 24) : dans cette partie, figure l'article 20 qui proroge pour un an la majoration du droit de timbre sur les connaissements.

Deuxième partie (art. 25 à 71) : dans cette partie, sont prévus en matière de crédits :

— pour les dépenses ordinaires (titres III et IV) la répartition des crédits de paiement par ministère et par titre (art. 26 et état B, p. 223) ;

— 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. 27 et état C, p. 224 et 225).

En ce qui concerne les services votés, l'article 25 indique le chiffre global des crédits ouverts à l'ensemble des ministères.

L'article 43 et l'état E donnent la liste des taxes parafiscales, dont la perception est autorisée en 1965. Sept de ces taxes ont trait à la marine marchande ; deux d'entre elles sont perçues au bénéfice du comité central des pêches maritimes et comité locaux, trois autres au profit de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, et deux autres au profit de l'établissement national des invalides de la marine.

L'article 45 et l'état G donnent la liste des dépenses auxquelles s'appliquent des crédits provisionnels. Il en est ainsi pour les dépenses résultant de l'application du Code du travail maritime et du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

L'article 46 et l'état H (p. 255) 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.

Enfin l'article 51 fixe les tranches d'autorisations de programme au titre de la construction navale pour les années 1965, 1966 et 1967.

Mesdames, messieurs, les années précédentes, le rapport de votre commission des finances sur les crédits affectés à la marine marchande reprenait les principales dispositions de la loi de finances qu'il analysait successivement.

Pour le projet de budget 1965, il est apparu que la situation présente de la marine de commerce exigeait que la discussion budgétaire soit l'occasion pour le parlement de connaître et d'apprécier l'action que le Gouvernement entend mener pour sauvegarder une activité économique conforme à la vocation naturelle de notre pays, et qui constitue un moyen privilégié de notre présence dans le commerce international autant qu'un élément essentiel du rayonnement français.

Le présent rapport s'attachera d'une part à définir les éléments essentiels du projet de budget, d'autre part, à poser les problèmes qui conditionnent l'avenir de nos activités maritimes.

## PREMIERE PARTIE

## LES MOYENS BUDGETAIRES

## 1. Analyse des crédits.

Le montant total des autorisations de dépenses ouvertes pour 1965 au titre du budget de la marine marchande (section III du budget des travaux publics et des transports) s'élève à ..... 762.011.370 F  
alors qu'en 1964, il atteignait ..... 712.272.514 »

La progression d'une année à l'autre ressort ainsi à ..... 49.738.856 »  
soit 6,99 p. 100.

Ce pourcentage reste voisin de celui des dépenses budgétaires prévu pour 1964.

Les autorisations de programme pour 1964 ressortent de leur côté à 275.907.000 francs contre 231.260.000 francs, soit une augmentation de 44.647.000 francs, imputable principalement aux crédits destinés à la construction navale qui avaient subi l'an dernier un abattement sensible.

Les différences, par catégories et par titre, entre les crédits ouverts en 1964 et 1965, sont retracées dans le tableau suivant :

Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1964 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1965.

SERVICES	1964	1965				DIFFÉRENCES avec 1964.
		Mesures acquies.	Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En francs.)				
<i>Crédits de paiement.</i>						
<i>Dépenses ordinaires :</i>						
Titre III. — Moyens des services.....	43.013.270	+ 2.643.43	45.656.704	+ 1.409.712	47.066.416	+ 4.053.146
Titre IV. — Interventions publiques.....	413.497.244	+ 9.900.000	423.397.244	+ 32.437.710	455.834.954	+ 42.337.710
<b>Totaux des dépenses ordinaires.....</b>	<b>456.510.514</b>	<b>+ 12.543.434</b>	<b>469.053.948</b>	<b>+ 33.847.422</b>	<b>502.901.370</b>	<b>+ 46.390.856</b>
<i>Dépenses en capital :</i>						
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat .....	4.850.000	— 4.450.000	400.000	+ 1.600.000	2.000.000	— 2.850.000
Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.....	250.912.000	— 144.679.000	106.233.000	+ 150.877.000	257.110.000	+ 6.198.000
Titre VII. — Réparation des dommages de guerre .....	Mémoire.	»	»	»	Mémoire.	»
<b>Totaux des dépenses en capital.....</b>	<b>255.762.000</b>	<b>— 149.129.000</b>	<b>106.633.000</b>	<b>+ 152.477.000</b>	<b>259.110.000</b>	<b>+ 3.348.000</b>
<b>Totaux des crédits de paiement.....</b>	<b>712.272.514</b>	<b>— 136.585.566</b>	<b>575.686.948</b>	<b>+ 186.324.422</b>	<b>762.011.370</b>	<b>+ 49.738.856</b>
<i>Autorisations de programme.</i>						
Titre V.....	12.250.000	»	»	»	9.200.000	— 3.050.000
Titre VI.....	219.010.000	»	»	»	266.707.000	+ 47.697.000
<b>Totaux des autorisations de programme .....</b>	<b>231.260.000</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>275.907.000</b>	<b>+ 44.647.000</b>

Les tableaux ci-après retracent les principales différences intéressant les crédits du secrétariat général à la marine marchande de 1964 à 1965, en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, les interventions publiques et les dépenses en capital :

*Dépenses de fonctionnement (titre III).*

DÉSIGNATION	1964 (Crédits votés.)	1965		TOTAL	DIFFÉRENCE entre 1964 et 1965.
		Services votés.	Mesures nouvelles.		
Administration centrale.....	4.486.501	5.183.858	+ 752.000	5.936.858	+ 1.450.355
Inscription maritime.....	14.104.224	15.987.684	+ 718.000	18.704.684	+ 2.600.460
Subvention I. S. T. P. M.....	4.820.855	5.021.567	— 185.000	4.836.537	+ 215.912

*Interventions publiques (titre IV).*

DÉSIGNATION	1964 (Crédits votés.)	1965		TOTAL	DIFFÉRENCE entre 1964 et 1965.
		Services votés.	Mesures nouvelles.		
Apprentissage maritime.....	4.290.343	4.290.343	+ 284.710	4.573.053	+ 284.710
Subventions aux pêches maritimes.....	5.644.000	5.644.000	— 830.000	4.814.000	— 830.000
Compagnie de navigation.....	102.500.000	102.500.000	+ 15.000.000	117.500.000	+ 15.000.000
Armement naval.....	35.000.000	35.000.000	— 1.000.000	34.000.000	— 1.000.000
E. N. I. M.....	282.472.862	272.372.862	+ 19.000.000	291.372.862	+ 28.900.000

Les chiffres qui figurent dans ce dernier tableau font ressortir, dès l'abord, une nouvelle et forte augmentation des deux postes concernant les compagnies de navigation et le régime de retraite des marins. Il n'y a là que la conséquence d'engagements de l'Etat résultant, d'une part, de la législation, d'autre part, des accords contractuels avec les compagnies.

Il est surprenant, en revanche, de constater un nouvel abattement sur les crédits, déjà forts réduits, d'aide à l'armement naval, compte tenu de la situation actuelle des transports maritimes français. C'est un point sur lequel nous insisterons plus loin.

## Dépenses en capital.

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

D É S I G N A T I O N	A U T O R I S A T I O N S D E P R O G R A M M E			C R É D I T S D E P A I E M E N T		
	1964 (crédits votés).	1965.	Différences.	1964 (crédits votés).	1965.	Différences.
	(En francs.)					
<b>Titre V.</b>						
<i>Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
Enseignement maritime.....	7.150.000	7.150.000	»	2.850.000	2.000.000	— 850.000
Inscription maritime.....	5.000.000	2.050.000	— 3.050.000	2.000.000	»	— 2.000.000
<b>Titre VI.</b>						
<i>Subventions accordées par l'Etat.</i>						
Construction navale.....	212.510.000	260.482.000	+ 47.972.000	244.882.000	250.885.000	+ 6.003.000
Sociétés de sauvetage.....	2.350.000	2.225.000	— 125.000	1.880.000	2.225.000	+ 345.000

## 2. Les crédits de fonctionnement.

Que ce soit en augmentation de certains postes ou en diminution de certaines dépenses, les crédits affectés au fonctionnement des services concourant à l'administration de la marine marchande ne font, dans le projet de budget pour 1965, que s'adapter aux charges réelles de cette administration, telles qu'elles ont été assumées en 1964. Aucun moyen nouveau n'est apporté au secrétariat général de la marine marchande qui devra poursuivre sa mission avec le personnel effectivement présent et avec les mêmes éléments matériels.

A cet égard, il y a lieu de noter spécialement deux ajustements des dépenses de personnel :

- pour l'enseignement maritime, une réduction de 27.000 francs qui correspond à des emplois non pourvus ;
- pour l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, une réduction de 185.000 francs qui correspond également à une stabilisation des emplois pourvus. Cette diminution reflète les difficultés, souvent évoquées par votre commission, que rencontre l'institut pour recruter le personnel qualifié qui lui est nécessaire, compte tenu de la faiblesse des traitements offerts.

Sur les crédits de matériel, la seule augmentation concerne l'administration centrale, tandis que l'inscription maritime et l'enseignement maritime voient leur dotation plafonnée au niveau de l'an dernier.

Le problème qui se pose est de savoir si l'ajustement des crédits budgétaires de 1965 aux réalités de 1964 est satisfaisant pour la bonne marche des services.

Votre commission des finances souhaite que des assurances soient, lors de la discussion budgétaire, apportées sur ce point par M. le ministre des travaux publics, spécialement en ce qui concerne l'avenir des personnels de la marine marchande : crédits de l'enseignement maritime et de la promotion sociale.

## 3. Le régime des pensions.

La contribution de l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine subit en 1965 une majoration de 25 millions qui la porte, au total, à la somme de 291 millions. Cet accroissement substantiel constitue, nous dit le document budgétaire, un crédit provisionnel pour faire face aux augmentations des salaires forfaitaires des marins.

Cette majoration de la contribution de l'Etat correspond à 7 p. 100 des crédits du budget de 1964, c'est-à-dire, à la moyenne de l'augmentation des charges du budget général. Il importe ici d'apprécier — c'est ce que votre rapporteur demande à M. le ministre des travaux publics de préciser — si ce taux moyen correspondra à une majoration réelle pour 1965 des salaires forfaitaires servant de base à la détermination du taux des pensions.

Il convient de rappeler en effet que la commission Forner, chargée par le Gouvernement d'étudier le problème du rattrai-

page des salaires forfaitaires par rapport aux salaires réels avait enregistré des retards beaucoup plus importants.

Certes, le décret du 4 février 1964 a apporté une amélioration des salaires forfaitaires. Cependant, la progression de 7 p. 100 qui doit tenir compte, au moins pour partie, des incidences du décret précité et du fait surtout de l'évolution des salaires d'activité, ne permet pas, loin de là, de rattraper le retard constaté.

La charge qui incombe au budget général pour les prestations de l'E. N. I. M. est exorbitante en droit commun, mais on ne voit pas que ce soit une raison pour refuser aux retraités de la marine marchande la péréquation de leurs retraites avec les soldes d'activité.

Considérant la situation toujours difficile et incertaine de la pêche maritime, qui sera analysée plus précisément dans la deuxième partie de ce rapport, votre commission des finances n'a pu que regretter cette diminution et manifester son désir que l'action entreprise depuis deux années ne soit pas relâchée dans l'avenir.

## La conchyliculture.

Complétant en quelque sorte l'économie des pêches, la conchyliculture mérite une place particulière dans ce rapport aussi bien du fait des ressources qu'elle procure à des régions maritimes qu'en fonction de son aspect social.

Parce que cette activité est génératrice de mieux-être pour les populations maritimes, son développement est très souhaitable. L'administration doit stimuler les initiatives et orienter les productions. Le rôle de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes est, à cet égard, déterminant car la conquête du marché et tout spécialement du marché européen ne peut se faire qu'à partir de production de qualité, correspondant d'ailleurs à la réputation déjà acquise par la conchyliculture française.

Il est cependant regrettable que des mesures précises d'encouragement n'aient pas été prévues jusqu'à présent et il apparaîtrait intéressant à votre commission de connaître à cet égard les intentions de l'administration pour l'avenir.

En ce qui concerne un récent passé, le rapporteur spécial et votre commission des finances s'étaient préoccupés d'obtenir l'indemnisation des dégâts causés aux exploitations ostréicoles par le gel exceptionnel de l'hiver 1963 qui a entraîné en bordure de rivage la formation d'une véritable banquise. Pour l'avenir, les exploitations de conchyliculture seront appelées à bénéficier des dispositions prévues par la loi sur les calamités agricoles.

Il n'en reste pas moins que les ostréiculteurs sinistrés, dont les exploitations ne seront pas reconstituées avant deux ans encore, ont subi des préjudices que la plupart d'entre eux, et spécialement les plus modestes, n'ont pu totalement réparer.

Les possibilités d'approvisionnement en naissain étant à peu près reconstituées, il devient urgent que les ostréiculteurs sinistrés soient aidés dans la reconstruction de leurs parcs.

Votre rapporteur spécial insiste à nouveau pour qu'à l'occasion du vote du budget des engagements soient enfin pris par le Gouvernement. Le vote de la loi sur les calamités agricoles ayant écarté le risque de « précédent » invoqué par l'administration des finances, l'équité commande que les ostréiculteurs n'aient pas été les seules victimes d'une calamité réellement exceptionnelle et grave à ne recevoir aucune aide des pouvoirs publics.

Aussi, votre commission des finances souhaite-t-elle qu'un nouveau critère soit retenu pour servir de base à la fixation des pensions. Il semble légitime que soit considéré comme valable, pour la retraite comme pour l'activité, le salaire fiscal qui est retenu par les administrations financières pour déterminer les impositions des marins en activité.

C'est une mesure que nous avons déjà préconisée l'année dernière et qui demeure à nos yeux un objectif légitime. Il ne s'agit d'ailleurs que de l'application de l'article 55 de la loi de finances du 12 avril 1941, qui assurerait aux retraités leur part correspondant aux traitements d'activité.

La commission des finances a pris acte avec satisfaction du décret du 24 septembre 1964 modifiant l'article 19 du décret du 17 juin 1938, qui a revalorisé les rentes servies aux veuves de marins morts victimes d'un accident professionnel. Sans doute, les nouveaux taux retenus ne correspondent-ils pas aux propositions d'origine parlementaire qui avaient été faites, du moins cette revalorisation marque-t-elle la compréhension du Gouvernement à l'égard d'un problème auquel les milieux maritimes portent à juste titre une attention et un intérêt tout particuliers.

Votre commission des finances souhaite que l'amélioration de la situation des veuves de marins soit poursuivie tant en ce qui concerne le taux de majoration de leurs pensions que le calcul des pensions de reversion et le bénéfice des dispositions concernant les allocations du Fonds national de solidarité.

#### 4. Les interventions de l'Etat.

Ces interventions se manifestent principalement dans le domaine de la pêche et de l'armement.

##### a) L'aide à la pêche.

En dehors de l'action poursuivie par l'institut scientifique et technique des pêches maritimes qui dispose d'un nouveau navire et dont votre commission espère que les études qu'il poursuit seront mises plus directement au service de nos armements à la pêche, l'aide de l'Etat se manifeste par le « plan d'aide à la pêche ». Les crédits affectés en 1965 à ce plan sont en diminution de 830.000 francs.

Dans la présentation des documents budgétaires, l'administration de la place Fontenoy invoque que, dès leur origine, les aides accordées par les pouvoirs publics en vue de l'organisation des marchés des différentes catégories de poissons devaient avoir un caractère temporaire et dégressif, l'effort propre de la profession devant permettre parallèlement à l'application des mesures d'organisation une réduction concomitante de l'intervention budgétaire.

##### b) Les interventions en faveur de l'armement.

Elles intéressent :

- les subventions aux compagnies nationales de navigation ;
- l'encouragement à l'armement,
- l'aide au cabotage.

Pour les compagnies de navigation, le total des subventions, en augmentation de 15 millions, a été porté à 117.500.000 francs. Le plafond des subventions tel qu'il résulte des derniers avenants aux conventions du 23 décembre 1948 s'établit à 50 millions pour la compagnie générale transatlantique et 58 millions pour les messageries maritimes. Les déficits pour 1963 qui se sont élevés respectivement à 70,2 et 70,8 millions résultent de causes générales, tenant à la situation de l'armement, ainsi qu'à des causes particulières qui ont affecté le trafic des compagnies.

On ne saurait nier aux sociétés nationales le droit et le devoir d'assumer pleinement leur mission d'armateurs et de rechercher l'expansion des activités et des trafics. Néanmoins, tenir pour acquis que les subventions du budget permettent en tout état de cause de garantir cette mission serait une conception erronée de facilité.

Les deux compagnies s'imposent des programmes d'économie mais votre commission des finances qui s'est préoccupée de ce problème considère que des efforts immédiats doivent être tentés dans le sens d'une coordination des activités commerciales voire, pour certains secteurs, d'une coopération. Les recherches doivent se proposer pour objectif une conception plus économique, au sens large du terme, des exploitations et de l'application des conventions.

Les crédits d'aide à l'armement naval s'élèvent à 34 millions, c'est-à-dire paradoxalement par rapport aux mesures que nous venons d'analyser, en diminution de 1 million. Nous verrons dans la deuxième partie du rapport les problèmes qui se posent actuellement à nos armements dont le maintien et le développement sont aussi indispensables à notre prestige qu'à notre économie.

La diminution résulterait, selon l'administration des meilleures conditions dans lesquelles s'est déroulée l'exploitation de l'armement pétrolier, au cours des deux derniers exercices. Il en est résulté un reliquat, essentiellement imputable à l'aide spécifique aux navires pétroliers. Mais votre commission considère que dans les conditions actuelles, et compte tenu de la modicité extrême des crédits alloués, l'économie ainsi réalisée aurait dû être reportée sur les navires secs.

Le cabotage reçoit cette année une somme égale à celle de l'an dernier. Les crédits de l'exercice 1963 ont été totalement utilisés ; il en sera de même pour les crédits de 1964.

Cette politique qui a déjà permis une augmentation du tonnage de la flotte de cabotage ainsi que le rajeunissement et la modernisation des navires spécialisés est éminemment opportune. On ne peut que regretter cependant que l'aide triennale qui se terminera le 31 décembre 1966 n'ait pas été accrue dans le sens d'une prolongation.

Les armements étrangers ont une prépondérance dans ce trafic, qui ne peut être considérée ni comme normale ni comme définitive.

Mieux, alors que le Gouvernement semble s'engager dans une réorganisation portuaire qui consiste à faire porter l'essentiel de l'effort public sur les grands ports afin de les rendre concurrentiels avec leurs rivaux étrangers, il apparaît particulièrement souhaitable à votre commission que l'expansion du cabotage assure en contrepartie la survie économique de ports de moindre importance, qui sont les éléments déterminants d'animation de régions maritimes moins favorisées par l'activité internationale.

Le cabotage, industrie d'avenir, justifie une politique de soutien à très long terme.

#### 5. Les dépenses en capital.

Les dépenses en capital ont essentiellement trait à la formation professionnelle maritime et à la construction navale.

Pour la formation professionnelle, les autorisations de programme, ainsi que les crédits de paiement, sont en diminution de 150.000 francs ce qui revient à dire que les crédits qui avaient été ouverts à ce titre en 1964 sont supprimés. Nous aurons l'occasion, dans la deuxième partie de ce rapport, de développer nos préoccupations à cet égard.

L'aide à la construction navale reçoit 47.972.000 francs de plus en autorisations de programme qui atteignent ainsi 260.482.000 francs et 6.003.000 francs de plus en crédits de paiement qui s'élèvent à 250.885.000 francs. Votre rapporteur se plaît à souligner l'importance de cette augmentation, preuve de l'intérêt que les pouvoirs publics portent à cette industrie et de la prise de conscience de ses problèmes.

Le haut niveau de la conjoncture mondiale en matière de construction navale ne s'est que peu répercuté sur nos chantiers nationaux. En effet, la concurrence des chantiers étrangers, spécialement japonais, s'est considérablement accrue au cours de l'année et, dans l'ensemble, les commandes à nos chantiers, ainsi que le tonnage produit ont nettement diminué : 417 millions de tonneaux de jauge brute ont été livrés contre 440 en 1963 et 538 en 1962. Parallèlement, les effectifs employés par la construction navale ont décroché, passant de 39.447 personnes en 1958 à 34.432, en 1963.

Votre rapporteur ne veut pas insister sur la double nécessité de hâter la concentration et la modernisation des chantiers, ainsi que d'intensifier les efforts en matière de formation professionnelle. Tout a été dit déjà sur cette question qui touche à l'activité industrielle du pays et qui doit être appréciée dans un contexte d'ensemble.

S'il est indispensable de permettre aux chantiers français de conserver l'activité que justifie notre position traditionnelle et qu'exigent les légitimes intérêts des entreprises et des travailleurs, il n'en faut pas moins garder présente à l'esprit



la nécessité d'une amélioration des structures pour une meilleure productivité.

Si l'on veut bien avoir une vue globale de l'économie maritime, on ne peut ignorer le problème que pose la conception actuelle de l'aide de l'Etat à la construction navale. Cette aide est légitime dans ce qu'elle tend à permettre aux chantiers de fournir et à nos armateurs de se procurer des navires à des prix non supérieurs aux prix étrangers. Notre armement y trouve son compte, presque autant que les chantiers bénéficiaires directs de l'aide. Mais il n'en est pas tout à fait de même lorsque cette aide s'applique à la réalisation de commandes de l'étranger, car les navires ainsi indirectement financés par le budget français viennent concurrencer notre propre flotte sur les différents trafics.

Le Gouvernement se doit de rechercher à long terme une solution qui, dans le cadre d'une politique européenne, adapterait à la conjoncture l'aide à la construction navale. Cette solution devrait concilier l'intérêt des chantiers et des industries qui s'y rattachent avec la défense de l'armement français, sans doute par des mesures plus spécifiques au bénéfice de celui-ci.

Il ne saurait s'agir en effet d'une politique malthusienne liant les chantiers français à la satisfaction des besoins de notre seul armement. Que l'évolution des données du marché naval ait des prolongements dans la construction maritime, on ne saurait le nier; encore ceux-ci doivent-ils être exactement mesurés. A court terme, l'activité des chantiers est assurée grâce aux efforts consentis présentement. Mais pour l'avenir, les problèmes demeurent qui ne peuvent trouver de solution qu'en mettant en œuvre une politique d'industrialisation, c'est-à-dire d'aménagements régionaux. Il importe que la modernisation ou la reconversion des chantiers ne s'accomplisse au détriment ni des travailleurs ni des économies locales, et, qu'à cet effet, des mesures précises soient arrêtées dans le cadre du V<sup>e</sup> plan.

Dans l'immédiat, votre commission attache la plus grande importance aux pourcentages de répartition des crédits entre les différentes catégories de chantiers. Elle aurait même désiré marquer son souci d'une répartition équitable en scindant les crédits proposés à l'article 51; les dispositions constitutionnelles l'en empêchent: elle demande toutefois que le Gouvernement fasse connaître en séance publique son intention de tenir compte de ce désir dans l'utilisation des crédits. Ceux des exercices 1963 et 1964 ont été consacrés pour 80 p. 100 aux grands chantiers, et pour 20 p. 100 aux petits chantiers. Ces proportions ne semblent pas devoir être maintenues en 1965, et cela au détriment des petits chantiers. Pourtant l'activité de ceux-ci n'est pas moins intéressante, sur le plan tant social qu'économique; généralement même, ils constituent l'armature industrielle principale de régions où les mutations de l'économie moderne sont particulièrement difficiles et délicates. Ils constituent, ou devraient constituer, un élément important de la politique d'aménagement du territoire et le Gouvernement ne saurait se satisfaire, dès 1965, d'une simple prorogation de la situation présente.

Sur le plan de l'économie maritime, la majoration des crédits d'aide aux petits chantiers est davantage encore nécessaire et justifiée. Ces chantiers construisent des bâtiments légers et, en particulier, des chalutiers de pêche.

Dans un monde où les besoins de l'alimentation en protéines vont en croissant, les perspectives pour la consommation du poisson sont extrêmement favorables, pour peu qu'une action d'ensemble de propagande, et surtout de distribution, soit entreprise. Encore faut-il que la flotte de pêche soit à même d'y satisfaire et que nos chantiers lui fournissent les chalutiers dont elle a besoin.

L'évolution des techniques et du marché tant national qu'euro-péen exige des chalutiers modernes pourvus d'installations de type industriel à bord et de méthodes nouvelles de pêche; on sait l'intérêt porté par l'armement à la pêche aux techniques du froid ou de la pêche par l'arrière. Les bureaux d'études des chantiers spécialisés français ont entrepris de gros efforts et obtenu des résultats remarquables. Cependant, nos armements de pêche ont passé et passent trop de commandes de chalutiers modernes dans des pays étrangers, nos propres chantiers ne recevant pas les aides complémentaires nécessaires qui leur permettraient d'offrir des bateaux cependant aussi bons que ceux de leurs concurrents, à des conditions économiques comparables.

Nous proposons que des crédits supplémentaires, prélevés sur la dotation globale de l'aide à la construction navale, soient affectés à la construction de chalutiers modernes aux chantiers qui en offrent la possibilité, en complément des allocations dont ils bénéficient déjà pour leurs constructions traditionnelles. Ceci est possible et est apparu éminemment souhaitable, dans la conjoncture présente, à votre commission des finances.

## DEUXIEME PARTIE

### LES PROBLEMES ACTUELS

De l'analyse du projet de budget de 1965 pour la marine marchande on peut retenir qu'il assure la survie de nos activités maritimes. Il ne préfigure pas une action à long terme tel qu'il apparaît absolument nécessaire de l'entreprendre sans tarder, pour que notre pays affirme à une heure décisive sa vocation maritime.

Votre commission des finances, de l'économie générale et du plan a considéré que le Parlement ne pouvait manquer, à l'occasion du vote du budget, de demander au Gouvernement de préciser la politique qu'il entend suivre pour que la marine française, de commerce ou de pêche, poursuive sa mission, car il importe que le budget proposé pour 1965 soit explicite, éclairé par les intentions à plus long terme.

Les difficultés de l'armement français au commerce, l'avenir de l'armement à la pêche et la situation concomitante des personnels maritimes sont les trois aspects de cette préoccupation.

#### 1. L'armement.

La situation de l'armement mondial s'est améliorée en 1964 du fait de l'accroissement de la production et du trafic maritime et de la reprise des taux de fret. Après six ans de crise, l'armement international semble approcher d'un certain équilibre. Il n'en est pas de même, hélas, pour l'armement français, en proie à des difficultés croissantes. Du fait des démolitions et des ventes de navires à l'étranger, la flotte française, dont le tonnage a diminué en un an de 192.000 tjb, passe de la 9<sup>e</sup> à la 10<sup>e</sup> place dans le classement mondial.

Cette évolution résulte de divers facteurs: tout d'abord, l'entrée en service de navires neufs, plus rapides, diminue les besoins en navires tout en satisfaisant dans une certaine proportion à l'augmentation en tonnage du trafic.

Outre cette cause générale, il faut citer la disparition progressive des lignes sur lesquelles s'exerçait le monopole de pavillon, notamment avec l'Afrique.

En 1963, les statistiques de la navigation maritime internationale publiées par la douane font apparaître un pourcentage de participation du pavillon français de 54,3 p. 100 à l'entrée et 36,7 p. 100 à la sortie, contre respectivement 62 p. 100 et 41,3 p. 100 en 1962 et 65,2 p. 100 et 55,2 p. 100 en 1960. Les données disponibles pour le premier semestre 1964 confirment la régression de cette participation qui n'atteint plus que 48 p. 100 à l'entrée et 30,7 p. 100 à la sortie.

Cette évolution provient sans doute en partie, à la sortie, de la diminution du trafic franco-algérien effectué sous monopole de pavillon, l'armement français n'ayant pu trouver sur d'autres trafics qu'une activité partielle de remplacement; à l'entrée, de la mise en service du pipe-line sud-européen en fin 1962, les tonnages de pétrole brut acheminés sur les ports français s'étant accrus des tonnages en transit vers l'Allemagne par cette voie (5 millions de tonnes en 1963, 5,5 millions au cours du seul premier semestre 1964).

Quelles que soient les raisons de cette situation, votre commission souhaite que le Gouvernement affirme sa volonté de s'attacher à l'augmentation du trafic français effectué sous notre pavillon. Il y faut certes le concours des services commerciaux de l'armement, mais les pouvoirs publics peuvent également intervenir en la matière et doivent accorder la préférence aux transporteurs nationaux, chaque fois que la décision relève de leur compétence.

Les conséquences de ce qu'il faut bien appeler une crise sont doubles: d'abord, comme nous le verrons plus loin, sur la situation des personnels, d'autre part, sur la position concurrentielle de notre flotte. En effet, les capacités d'amortissement des compagnies d'armement se contractent d'année en année. Or la condition absolue de leur survie au sein d'une concurrence mondiale de plus en plus âpre est qu'elles puissent investir en navires neufs compétitifs.

L'exemple de la Norvège est à cet égard suffisamment probant. Ce pays qui, compte tenu de sa faible puissance économique dispose d'un tonnage énorme et d'un armement naval prospère, n'a pas hésité à passer au cours de l'année 1963 des commandes représentant 20 p. 100 de sa flotte en service et les quatre cinquièmes de la flotte française: nous sommes loin d'un tel dynamisme!

Moins de navire, un tonnage en régression, une participation en réduction au trafic maritime national sont les signes de l'essoufflement de notre armement.

Les pouvoirs publics ne sauraient se contenter d'enregistrer ces faits. La vocation maritime de notre pays, l'esprit d'entreprise et l'attachement à sa mission de notre armement, le

dévouement et la compétence de nos officiers et des équipages sont autant de motifs de volonté et d'espérance.

Aucune solution ne peut être apportée à une difficulté par des artifices ou des faux-semblants.

Notre armement doit d'abord disposer d'un outil valable. Le rajeunissement et la modernisation de notre flotte doivent être poursuivis. Ceci suppose que l'on s'attache à encourager les investissements maritimes, encouragement d'autant plus légitime que notre balance des comptes est gravement déficitaire pour le poste des transports maritimes. L'accès au crédit doit être élargi pour nos armateurs, la durée des prêts étendue et des bonifications d'intérêts consenties. Votre rapporteur avait déjà évoqué cette nécessité en présentant le budget de 1964 de la marine marchande. Les propositions demeurent valables et d'une actualité, d'une urgence singulièrement renforcée. Il se trouve même que l'armateur étranger faisant construire en France y trouve des facilités de financement plus larges que son collègue français!

Une première conséquence de la modernisation de notre flotte de commerce sera de rendre disponibles des navires âgés ou démodés. Il n'est pas souhaitable que ceux-ci soient cédés à des armements étrangers qui ne peuvent les utiliser à des conditions compétitives qu'au détriment de considérations sociales ou de garanties techniques que nous ne saurions encourager même indirectement, et qui constituent sur divers trafics des concurrents redoutables. On n'y arrivera que par l'institution de primes à la démolition comme il en existe en Allemagne fédérale ou en Italie. Cette suggestion qui bénéficierait à notre armement et à nos chantiers navals trouvera sa justification dans l'apport économique que l'on peut attendre de ses conséquences.

Encouragé à investir sans aider indirectement des concurrents hélas trop classiques, l'armement français doit être dans une situation plus favorable qu'il ne l'est actuellement pour affronter avec plus de vigueur la compétition internationale. On trouvera en annexe au présent rapport une étude des diverses modalités d'aide à l'armement dans les principales nations maritimes. Le problème des prix de revient et des charges a préoccupé votre commission des finances qui a souhaité que l'étude comparative des coûts et des aides des armements européens les plus significatifs soit effectuée.

Une récente étude du comité central des armateurs de France, fait apparaître pour notre pavillon, une surcharge par rapport aux navires allemands, britanniques ou norvégiens. Précisons que ce ne sont pas les rémunérations d'embarquement qui entraînent cette surcharge, mais des éléments accessoires dont certains, exorbitants du droit commun, relèvent davantage de l'organisation de la profession maritime que de l'entreprise, tandis que d'autres relèvent de la technique commerciale ou administrative.

L'aide à l'armement naval a été instituée pour faire face à cette surcharge. Un courant se dessine pour que soit révisée la politique d'aide et que les modalités de l'intervention de l'Etat soient adaptées aux données réelles du problème en fonction d'une notion plus purement économique de l'entreprise maritime.

Pour votre commission des finances qui a considéré que tous les armements ne faisaient pas preuve d'un même dynamisme et regretté la régression à laquelle certains même se sont, semble-t-il, résignés, l'aide de l'Etat devrait désormais faire une plus large part au critère sélectif. Dans la prospection de nouveaux débouchés, l'armement français doit être encouragé à la mesure de sa volonté de rayonnement.

Elle a regretté la réduction des crédits pour 1965 et formulé le souhait que le Gouvernement complète en cours d'exercice la dotation budgétaire, également qu'un assouplissement de la politique de crédit aux investissements vienne renforcer l'encouragement que la nation doit à sa marine marchande.

Nous examinerons plus loin les leçons à tirer de la crise présente et les perspectives d'avenir pour ce qui concerne les officiers et les marins de notre flotte de commerce.

## 2. Les pêches maritimes.

L'industrie française des pêches se trouve actuellement et se trouvera encore dans les années à venir particulièrement menacée en raison d'un certain nombre de facteurs.

D'abord l'accroissement de la concurrence étrangère qui résulte de la libération des échanges et de l'abaissement des droits de douane, tant dans le cadre de la C. E. E. que vis-à-vis des pays tiers.

Ensuite, l'appauvrissement des fonds et l'extension des eaux territoriales et des zones réservées, qui entraînent une diminution du rendement et imposent à l'armement la recherche de

nouveaux lieux de pêche plus éloignés, ce qui augmente les coûts d'exploitation.

D'autres difficultés résultent de l'émancipation politique et économique d'un certain nombre d'Etats, en particulier les Etats africains d'expression française qui ont consenti un effort particulier en faveur de la pêche et qui souhaitent voir leur production déboucher sur le marché français.

Enfin, la pêche française doit faire face à une évolution technique très rapide qui pose des problèmes de choix très délicats, plus spécialement dans le domaine des investissements.

Déjà l'on a pu constater cette année sur tout le littoral une dégradation continue des prix à la production. Malgré l'augmentation des tonnages débarqués, la valeur de la production a notablement baissé.

L'effort entrepris pour le développement de la consommation intérieure de poisson a eu des conséquences non négligeables. Cependant, cette propagande n'a pas connu de succès dans le domaine de la pêche salée qui doit rechercher des débouchés extérieurs au prix de lourds sacrifices financiers, c'est-à-dire au détriment de la modernisation vers la congélation de la flotte de grands chalutiers.

Le marché de la sardine comme le marché du thon est largement excédentaire. Une organisation du marché, associant les pouvoirs publics et la profession, devrait permettre de garantir les intérêts des producteurs.

Quant au hareng, en raison des perturbations survenues cette année dans le marché, compromettant la rémunération des pêcheurs, le Gouvernement français vient d'user de la possibilité offerte par l'article 44 du traité de Rome d'utiliser comme clause de sauvegarde le régime des prix minima pour ce produit.

Dans une conjoncture aussi difficile, la réduction de 830.000 francs des crédits d'aide à la pêche n'apparaît guère opportune. Elle relève davantage d'impératifs budgétaires que de préoccupations économiques à long terme.

L'accroissement des frais d'exploitation de l'armement à la pêche se conjuguant avec la politique de libération des échanges n'est pas compensé par une politique d'aide à cet armement, du moins directement, les interventions de l'Etat allant ici au produit.

L'administration de tutelle s'attache à la réalisation à Bruxelles de la politique commune des pêches, avec le souci d'aboutir à une harmonisation des conditions de concurrence par la suppression des subventions accordées par nos partenaires. Les travaux ont commencé et il faut souhaiter la mise sur pied de cette politique commune en 1965.

Cette recherche ne devrait pas cependant dispenser d'une politique qui viserait à encourager les investissements spécialement la construction de chalutiers modernes, et l'organisation de la distribution à l'exemple de ce qui a été entrepris pour un grand nombre de productions agricoles. Il y va de l'avenir de la pêche française dans l'économie européenne.

Il est grand temps, enfin, de réaliser la réforme du régime fiscal des pêches maritimes, réclamée sans résultat depuis tant d'années et hélas jusqu'ici différée.

Le projet de réforme des taxes parafiscales préparé par le département de la marine marchande n'a pas reçu l'accord du comité central des pêches.

Cette réforme intéresse au premier chef le financement de l'établissement national des invalides de la marine, le régime des ports français et la pêche maritime. C'est dire son importance au-delà de son intérêt pratique puisque quatre droits remplaceraient onze droits et taxes, dont le droit de timbre sur les connaissements, qui doit disparaître en 1965, et la taxe de consommation des produits pétroliers pour la pêche maritime.

L'administration a donné l'assurance que tout serait fait pour que la réforme de la fiscalité maritime soit accomplie en 1965.

## 3. Les personnels maritimes.

Les constatations que nous venons de faire ont évidemment leurs conséquences sur la situation des personnels maritimes.

Le moins que l'on puisse dire est que nos officiers et marins du commerce sont dans le doute et traversent une crise morale qui reflète, avec une résonance toute particulière, les difficultés générales de l'armement français.

La situation commande donc que soit définie avec précision une politique du personnel qui devrait s'affirmer dans deux directions :

1° Une action immédiate permettant d'assurer à la mesure de leurs qualités et de leurs mérites la reconversion des cadres et des marins du commerce dans d'autres activités économiques

du pays. Il s'agit d'abord de permettre aux personnels maritimes d'acquiescer les compléments de technique ou de connaissances qui leur permettront, en fonction de leur formation antérieure, de s'orienter vers des secteurs d'activités où les besoins de cadres ou d'éléments actifs sont les plus importants.

Pendant leurs stages les intéressés devraient continuer à percevoir leurs soldes. Au terme des stages, le placement doit être assuré en plein accord avec chaque intéressé.

Nous pensons qu'une telle politique de reconversion devrait bénéficier de dispositions spécifiques, réglementaires comme financières, et s'accomplir dans une organisation associant les compagnies, les personnels maritimes et les secteurs de reconversion.

Cette action suppose aussi que, dans leur nouvelle activité, les marins conserveront, spécialement pour la détermination de leur retraite, les titres qu'ils se sont acquis dans la marine ;

2° A plus longue échéance, adaptation de la formation maritime à la conjoncture et organisation des carrières maritimes en fonction des données nouvelles.

Les effectifs de la marine de commerce seront dans l'avenir en diminution du fait de l'évolution des techniques et des conditions modernes de l'exploitation des navires.

Cette perspective doit avoir une double conséquence :

— l'adaptation de l'enseignement et de la formation maritimes tant en ce qui concerne les effectifs que les disciplines dispensées.

Votre commission des finances souhaite, à cet égard, que le Gouvernement définisse les réformes qu'il entend mettre en œuvre en ce qui concerne l'enseignement et l'apprentissage maritimes et fasse connaître avec précision, à l'Assemblée nationale, comment il se propose d'organiser l'enseignement maritime à travers ses différentes écoles, et les programmes qui y seront enseignés en fonction de l'organisation des carrières.

Les conditions dans lesquelles sont assurés présentement l'enseignement et la formation maritimes sont trop confuses, apparaissent même peu cohérentes et il est nécessaire qu'elles soient dès à présent clairement définies ;

— l'organisation des carrières maritimes en tenant compte des nouvelles données techniques, économiques et sociales de la navigation.

Sur le plan technique, les exigences modernes appellent sans doute une structure différente des spécialités traditionnelles. Prolongement de la réforme de l'enseignement, celle des carrières et des statuts est tout aussi nécessaire. Elle devrait d'ailleurs conduire à une simplification et sans doute même à une réduction des diverses catégories des personnels maritimes.

Votre commission des finances a exprimé son souci de connaître les vues et les intentions de l'administration de la marine marchande dans ce domaine, car il lui paraît que les orientations doivent être dès à présent préparées.

Les transformations intervenues dans l'accomplissement du métier de marin, liées à l'évolution plus générale de l'exploitation maritime, conduisent à une révision de la conception de la profession, avec évidemment des aspects particuliers pour certaines techniques ou certaines responsabilités.

Dans le déroulement de leur carrière, il n'est pas exceptionnel que des marins doivent, pour des raisons de santé ou de convenances personnelles, rechercher une activité à terre.

Si l'on veut normaliser les éléments spécifiques de l'armement, la possibilité d'une « libéralisation » du régime des marins en est un moyen, qui ne paraît pas incompatible avec l'évolution des activités maritimes et des conditions de leur exercice.

L'essentiel est que, d'une part, soit assurée une relève satisfaisante des personnels pour permettre à l'armement national de faire face à toutes les possibilités de son développement, et que, d'autre part, les personnels qui entendraient poursuivre pleinement leur carrière maritime puissent le faire avec toutes les garanties nécessaires.

C'est une question de statut et il a semblé au rapporteur spécial qu'une solution devait être recherchée qui permette aux cadres et aux marins du commerce de cesser leur activité maritime, sans perdre le bénéfice des services qu'ils y ont accomplis, pour pouvoir poursuivre une carrière à terre.

Le raccourcissement possible des carrières dans des conditions précises devrait permettre de maintenir à un niveau intéressant un enseignement maritime plus ouvert et compenser, pour les régions qui sont traditionnellement des pépinières de marins, la diminution globale des effectifs des marins en activité.

Il est évident que ces transferts devraient être préparés tant sur le plan de la formation, dans l'intérêt des personnels, que sur le plan de leur réalisation pour donner à l'armement les garanties qu'il est en droit d'exiger pour la poursuite satisfaisante de sa mission.

Au demeurant, il s'agit essentiellement pour votre commission de marquer ses préoccupations à l'égard de problèmes qui ne peuvent être éludés, et pour lesquels elle demande au Gouvernement de faire connaître clairement ses intentions.

### Conclusion.

Il ne faut pas se dissimuler que la vocation maritime de la France est présentement en cause du fait tant de l'évolution générale du trafic maritime mondial que de données plus spécifiques à notre pavillon.

Dans un domaine essentiellement ouvert à la concurrence internationale, les mesures artificielles ne sauraient apporter des éléments de solution valable à long terme. Les mutations doivent être admises, mais aussi préparées, négociées et encouragées. Des efforts ont bien été entrepris dans cette direction ; ils doivent être adaptés et revisés dans un sens nouveau.

Le projet de budget pour 1965 ne permet pas de juger la politique du Gouvernement en ce domaine. Certes, ce n'est pas dans le cadre étroit d'une loi de finances que peuvent être évoqués utilement tous les aspects de la situation actuelle. Le budget de la marine marchande qui nous est présenté est essentiellement la traduction conservatrice du fonctionnement d'un ministère et d'interventions économiques, opportunes certes, mais que l'heure impose d'ouvrir sur de nouvelles perspectives.

Votre commission souhaite que, saisissant l'occasion du débat budgétaire, le Gouvernement définisse — il n'en est que temps — une politique véritable d'aide et d'orientation des activités maritimes.

Le passé de notre marine le mérite ; les ambitions légitimes de son avenir l'exigent.

Sous ces réserves, votre commission des finances, de l'économie générale et du plan, vous propose d'adopter le budget de la marine marchande et l'article 51 du projet de loi de finances.

### Discussion en commission.

Votre commission des finances, de l'économie générale et du plan, a procédé le 9 octobre 1964 à l'examen du budget de la marine marchande.

M. Sanson s'est inquiété des différentes formes d'aides consenties par les Etats étrangers au bénéfice de leur flotte marchande.

M. Denvers a demandé que l'aide à la construction navale soit étendue aux navires de moins de 50 tonneaux de jauge. En ce qui concerne les pensions de marins, il s'est préoccupé de la diminution des ressources de l'E. N. I. M., du resserrement de l'éventail des catégories de bénéficiaires et du sort des veuves de marins. Ce dernier point a également suscité des observations de la part de M. Lamps.

M. Christian Bonnet, après avoir regretté que la marine marchande ne soit pas dotée d'un ministère, s'est étonné de la diminution de crédit d'aide aux pêches maritimes. Il a évoqué le déficit croissant des lignes d'Amérique du Sud, assurées depuis trois ans par les Messageries maritimes.

Votre commission des finances a ensuite adopté le budget de la marine marchande et l'article 51 du projet de loi de finances.

### ANNEXE

#### Modalités de l'aide à l'armement naval dans divers pays étrangers.

D'après les informations les plus récentes, les aides suivantes sont accordées à l'armement au commerce :

##### 1° Aides à l'exploitation des navires.

Seule cette forme d'aide peut servir de base de comparaison avec l'aide à l'armement français, inscrite au chapitre 45-03.

Grande-Bretagne. — Il n'existe qu'une subvention accordée aux services de cabotage national entre le territoire principal de l'Ecosse et les îles écossaises, ainsi qu'entre les îles des archipels Orkney, d'une part, et Shetland d'autre part. Le montant annuel de cette subvention est de l'ordre de 3,5 millions de francs. Les modalités d'attribution n'en sont pas connues.

Etats-Unis. — Une aide à l'exploitation des navires soumis à la concurrence internationale est accordée, sous certaines conditions, aux amateurs. Elle est basée sur la différence entre le coût « juste et raisonnable » sous pavillon américain des dépenses d'assurance, d'entretien, de réparation et d'équipage et le coût correspondant sous pavillon étranger. Son montant global a été de plus d'un milliard de francs en 1963.



Il faut noter cependant que la moitié de la part des bénéfices excédant 10 p. 100 du capital doit être ristournée au Gouvernement sans que cette ristourne puisse dépasser le montant de la subvention reçue.

**Italie.** — Les quatre compagnies du groupe F. I. N. M. A. R. E. reçoivent pour assurer les services d'intérêt national, une subvention qui s'apparente, dans son principe, à celle prévue au chapitre 45-01 du budget de la marine marchande en France, et dont le montant global s'est élevé à environ 100 millions de francs en 1963. En outre de petites compagnies qui assurent des liaisons avec les îles perçoivent une subvention d'un montant annuel d'environ 27 millions de francs.

**Norvège.** — Seuls certains trafics de cabotage national (passagers et marchandises) reçoivent une subvention dont le montant inscrit au budget 1961 est de 31 millions de francs.

**Japon.** — Les trafics entre pays tiers reçoivent une subvention dont le montant, pour l'année fiscale 1964, a été de l'ordre de 13 millions de francs. En outre, une somme de 6,5 millions a été consacrée au maintien des services d'émigrants sur l'Amérique du Sud. Les modalités d'attribution de ces subventions ne sont pas connues.

#### 2° Aides destinées à favoriser la commande des navires.

Plusieurs pays consentent à leurs armateurs des prêts spéciaux à taux d'intérêt réduit pour la commande de leurs navires. Mais il n'y a pas lieu de considérer cette pratique comme un avantage par rapport au système français généralement basé sur un financement bancaire (Crédit national, Crédit foncier, caisse des dépôts) ou sur un recours au marché financier, à partir du moment où les emprunts ainsi contractés, pour une durée qui peut atteindre quinze ans et au maximum 70 p. 100 du prix du navire sont très fréquemment bonifiés par le Trésor public et ramenés au taux de 4,50 p. 100.

**Grande-Bretagne.** — Au cours de l'année 1963, le Gouvernement britannique a octroyé à l'armement des prêts à taux d'intérêt réduit (de 4,5 à 5,50 p. 100) pour le financement de la construction des navires de commerce dans les chantiers nationaux. Ces prêts ne pouvaient pas dépasser 80 p. 100 du coût de la construction ni être consentis pour une durée supérieure à 10 ans. Le montant total de ces prêts a été de l'ordre de 1 milliard de francs. Ces dispositions n'ont pas été reconduites en 1964.

**Allemagne.** — Des prêts spéciaux sont accordés à l'occasion des commandes aux chantiers allemands pour un maximum de 20 p. 100 du coût avec un plafond de 37 millions de francs par navire. L'intérêt est de 4 p. 100 et la durée des prêts variable selon le type de navire. Montant global en 1964 : 58 millions de francs environ.

En outre, une bonification d'intérêt sur prêts privés de droit commun est accordée pour la construction ou la transformation des navires. Elle est au maximum de 3 p. 100, l'intérêt minimal restant à la charge de l'armateur étant de 4 p. 100. Enfin elle ne peut dépasser 675.000 francs par armateur et par an.

**Etats-Unis.** — Le Gouvernement des Etats-Unis accorde directement à ses armateurs, sous certaines conditions, une aide à la construction navale, qui s'apparente à celle accordée par la France aux chantiers et qui permet aux armateurs américains de faire construire leurs navires aux Etats-Unis au même prix que dans les chantiers étrangers. Le montant global de la subvention accordée a été de 450 millions de francs au cours de l'année fiscale 1963.

En outre, des prêts gouvernementaux dans la limite de 75 p. 100 du coût de construction et à 3,5 p. 100 d'intérêt peuvent aussi être accordés dans certaines conditions.

**Italie.** — Des prêts spéciaux sur quinze ans n'excédant pas 50 p. 100 du coût de construction, modernisation ou réparation des navires peuvent être accordés aux armateurs par l'Istituto mobiliare

italiano. L'Etat peut contribuer à concurrence de 3,5 p. 100 au paiement des intérêts sur ces prêts. Cette contribution s'est élevée au total à 4 millions de francs en 1962, 8 en 1953, 11,5 en 1964 et atteindra 16 millions en 1965.

**Japon.** — Des prêts gouvernementaux sur treize à quinze ans à 6 p. 100 d'intérêt pouvant atteindre 80 p. 100 du coût de la construction sont accordés par l'intermédiaire de la banque de développement dans le cadre des programmes annuels de construction.

Pour le vingtième programme (1964-1965) ces prêts représenteront 340 millions de francs.

Le Gouvernement consacre en outre une somme de 23 millions de francs au paiement de bonifications d'intérêt (3 p. 100 sur prêts privés et 1,5 p. 100 sur prêts de la banque de développement) ; mais celles-ci doivent être remboursées si les bénéfices de l'exercice excèdent 10 p. 100 du capital.

#### 3° Aides à la démolition des navires.

Cette aide, assez exceptionnelle n'est accordée que lorsqu'un effort particulier de modernisation s'impose dans un Etat, et elle ne coexiste que très rarement avec une aide à l'exploitation.

Elle n'est instituée que dans les trois pays suivants :

**Allemagne.** — Des primes à la démolition sont accordées à raison de 147 francs par tjb pour les navires de moins de 300 tjb, 43.680 francs par navire d'une jauge comprise entre 300 et 360 tjb et 123 francs par tjb pour les navires de plus de 360 tjb.

Le montant des bonifications d'intérêt et des primes à la démolition s'est élevé en 1964 à 40 millions de francs en chiffres ronds, sans qu'il soit possible de connaître la répartition entre ces formes d'aide (1).

**Italie.** — Des primes à la démolition des navires construits avant 1946 sont accordées aux armateurs qui font construire, en remplacement, des navires modernes dont le tonnage représente au moins la moitié de celui des navires démolis. Ces primes ne peuvent pas dépasser 280 francs par tonneau de navire neuf.

**Japon.** — Des prêts sont accordés dans le cadre d'un programme « démolition-construction » à condition que soit construit au moins 1 tjb en remplacement de 1,5 tjb démolis. Le montant global de ces prêts est de l'ordre de 62 millions de francs.

#### 4° Avantages fiscaux.

D'une façon générale, les pays n'accordent pas d'avantages fiscaux particuliers à leurs marines marchandes qui sont généralement soumises aux régimes fiscaux applicables aux entreprises exportatrices. La seule exception paraît être, aux Etats-Unis, la possibilité pour les armateurs d'obtenir certains allègements fiscaux dès lors qu'ils entretiennent à un certain niveau un « fonds de réserve statutaire ».

Il est fait observer que les comparaisons effectuées ci-dessus perdent une très grande partie de leur signification, si elles ne sont pas placées dans un contexte réglementaire, économique, social et financier extrêmement variable d'un Etat à l'autre, et dont l'étude exhaustive serait extrêmement longue et difficile (protection plus ou moins importante des pavillons nationaux, comparaison des régimes sociaux, prise en charge par les Etats des avantages sociaux, etc.).

(1) A ces mesures prévues par le Gouvernement fédéral viennent s'ajouter des mesures complémentaires appliquées par les quatre laenders maritimes en faveur des armements locaux.



**RAPPORTS ET AVIS**

**concernant le projet de loi de finances pour 1965 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise par le Bureau le 14 octobre 1964.**

(Suite.)

**ANNEXE N° 1108**

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087).

**TOME II**

**XVII. — MARINE MARCHANDE**

Par M. Bayle, député.

Mesdames, messieurs, le budget de la marine marchande s'inscrit, comme tous les autres fascicules budgétaires dans le cadre du Plan de stabilisation.

Aussi, les dépenses de fonctionnement et d'équipement des services ont été très sévèrement comprimées et les dépenses d'investissement voient un effort particulier sur l'aide à la construction navale.

L'ensemble du budget se montera à :

Pour les dépenses ordinaires : 502.901.370 F, contre 456 millions 510.514 F en 1964 ;

Pour les dépenses en capital :

— autorisations de programme : 275.907.000 F, contre 231 millions 260.000 F en 1964 ;

— crédits de paiement : 259.110.000 F, contre 255.762.000 F en 1964.

Votre rapporteur examinera dans ses très grandes lignes les raisons de ces modifications, avant d'examiner la situation de l'armement français et de la construction navale.

**I. — EXAMEN DES CREDITS**

**A. — Dépenses ordinaires.**

**Titre III. — MOYENS DES SERVICES**

Les dépenses de ce titre peuvent être divisées en deux grandes catégories dont l'évolution est retracée dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION	1964	1965	DIFFÉRENCES	
	(En milliers de francs.)			P. 100.
Dépenses de personnel (1 <sup>re</sup> et 3 <sup>e</sup> partie et article 1 <sup>er</sup> du chapitre 36-01) (1).....	34.402.982	37.950.404	+ 3.547.422	+ 10
Dépenses de matériel et de fonctionnement (4 <sup>e</sup> , 5 <sup>e</sup> , 6 <sup>e</sup> , 7 <sup>e</sup> partie moins article 1 <sup>er</sup> du chapitre 36-01).....	8.610.288	9.116.012	+ 505.724	+ 6
<b>Totaux .....</b>	<b>43.013.270</b>	<b>47.066.416</b>	<b>+ 4.053.146</b>	<b>+ 9,5</b>

(1) L'article 1<sup>er</sup> du chapitre 36-01 (Subventions à l'I. S. T. P. A.) concerne les dépenses de personnel de cet établissement.

**a) Dépenses de personnel.**

La plus grosse partie de la majoration entre les deux exercices budgétaires provient des mesures acquises : + 2 millions 858.422 francs, représentant :

- les améliorations des rémunérations de la fonction publique ;
- l'application des différents textes modifiant l'échelonnement indiciaire ;
- l'amélioration des diverses indemnités ou prestations ;
- des extensions en année pleine.

Les mesures nouvelles (+ 689.000 F) proviennent, d'une part, d'une majoration de 991.000 francs due au retour à la marine marchande de 51 gendarmes maritimes mis précédemment à la disposition du ministère des travaux publics et, d'autre part, d'une économie de 302.000 francs pour tenir compte de l'effectif réel (vacances d'emplois) de l'enseignement maritime (moins 27.000 F) et de l'I. S. T. P. A. (— 275.000 F).

**b) Dépenses de matériel et de fonctionnement.**

A l'inverse des dépenses de personnel, les dépenses de matériel diminuent en mesures acquises (— 264.988 F) au titre de non-reconduction de crédits non renouvelables, eu partie compensé par une légère majoration (+ 50.000 F) de crédits pour l'enseignement maritime.

En mesures nouvelles (+ 720.712 F), l'installation d'un nouveau central téléphonique, place Fontenoy (+ 778.712 F), constitue la plus grosse dépense. Il faut signaler, en outre, une faible majoration des dotations de l'I. S. T. P. M. (+ 90.000 F). Ces dépenses sont gagées en partie par des économies sur divers postes (+ 148.000 F).

**TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES**

On peut diviser les dépenses de ce titre en trois grandes rubriques :

DÉSIGNATION	1964	1965	DIFFÉRENCES	
	(Milliers de francs.)			P. 100.
Interventions politiques et administratives. — Action éducative et culturelle .....	5.549.975	5.834.685	+ 284.710	+ 5
Action économique (Encouragements et interventions. — Subventions aux entreprises d'intérêt national) .....	145.219.000	158.384.000	+ 13.165.000	+ 9
Action sociale (Assistance et solidarité. — Prévoyance) .....	262.728.269	291.616.269	+ 28.888.000	+ 11
<b>Totaux .....</b>	<b>413.497.244</b>	<b>455.834.954</b>	<b>+ 42.337.710</b>	<b>+ 10</b>

a) *Interventions politiques et administratives.*  
*Action éducative et culturelle.*

Seules les contributions aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime bénéficie d'une majoration, tous les autres chapitres (dont les bourses et la promotion sociale des gens de mer) restent au même chiffre que l'an dernier.

b) *Action économique.*

Dans cette rubrique, seules les subventions aux compagnies nationales sont en augmentation, passant de 102.500.000 francs à 117.500.000 francs (+ 15 millions), par application des conventions de 1948.

L'aide à l'armement au cabotage demeure au même chiffre qu'en 1964 : 2 millions.

Tous les autres chapitres sont en diminution :

DÉSIGNATION	1964	1965	DIFFÉRENCES
Allocations compensatrices à l'armement .....	35.000.000	34.000.000	— 1.000.000
Subventions aux pêches maritimes .....	5.644.000	4.814.000	— 830.000
Allocations d'intérêts .....	75.000	70.000	— 5.000

La diminution de la dotation du chapitre 44-02 « Allocations d'intérêts » constitue une mesure normale, car cette réduction provient de la diminution des annuités à rembourser tant en capital qu'en intérêts aux organismes prêteurs auxquels les bénéficiaires de la loi du 1<sup>er</sup> août 1928 ont cédé leurs créances.

La réduction de 830.000 francs en subventions aux pêches maritimes résulte du plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes, dont il sera question dans la quatrième partie de cet avis : les aides accordées par les pouvoirs publics en vue de l'organisation des marchés doivent avoir un caractère temporaire et dégressif, par exemple, la prime à la qualité de la morue fixée à 15 centimes par kilogramme en 1963, a été réduite à 10 centimes en 1964 et sera encore diminuée en 1965. De même, l'aide accordée pour l'action générale de propagande sera réduite, cette action devant rapidement être assurée par la profession seule.

Quant à la troisième diminution, elle est justifiée selon le Gouvernement par le fait que la répartition de l'aide à l'armement naval, au titre des deux derniers exercices, a fait apparaître un reliquat de crédits essentiellement imputable à l'aide spécifique aux navires pétroliers.

En effet, l'équilibre d'exploitation de l'armement pétrolier est assuré actuellement dans de meilleures conditions que celui de l'armement sec. Aussi l'aide directe à l'exploitation des navires pétroliers peut-elle être réduite par rapport aux exercices précédents. C'est pourquoi il a été pratiqué un abattement de un million sur ce chapitre qui se trouve ainsi ramené de 35 à 34 millions.

Il va de soi que la reprise des investissements consécutive à l'amélioration de l'activité dans ce secteur a été et restera soutenue activement par les pouvoirs publics grâce à l'octroi de crédits. C'est ainsi que l'armement au pétrole a obtenu 98 millions de francs de crédit à long terme en 1964, soit deux fois plus que le montant des crédits à long terme utilisé pendant les cinq années précédentes.

Votre commission de la production et des échanges a vivement regretté que ce crédit ainsi rendu disponible n'ait pas été affecté à l'aide aux autres armements navals et en particulier « aux transports secs », dont la situation est critique.

La commission a d'ailleurs, comme la commission des finances, souligné l'illogisme consistant pour le Gouvernement à diminuer, certes de fort peu, l'aide à l'armement naval, alors que dans le même temps les subventions aux compagnies nationales de navigation sont majorées de près de 15 p. 100 ; on peut évidemment rappeler que ces dernières compagnies supportent des obligations particulièrement lourdes que l'Etat leur impose, mais les problèmes financiers dans l'armement naval sont à peu près les mêmes pour tous les armements, qu'ils soient privés ou d'intérêt national.

c) *Action sociale. — Assistance, solidarité et prévoyance.*

La subvention à l'Etablissement national des invalides de la marine (E. N. I. M.) suit la progression de tous les budgets sociaux de la nation : plus 9,9 millions de francs en mesures

acquises et plus 19 millions en mesures nouvelles, ceci en raison de l'augmentation des salaires forfaitaires des marins, décidée le 4 février dernier et de celle prévue en 1965.

L'aide aux sociétés de sauvetage subit une faible diminution passant de 255.607 francs à 243.607 francs, soit 12.000 francs. Cette diminution peut s'expliquer par le fait que l'équipement de ces sociétés tend à devenir suffisant. Si la France avait, après la guerre, un très gros retard en ce domaine à rattraper, les efforts accomplis commencent à porter leurs fruits.

Mais votre commission de la production et des échanges, à la suite d'une observation de M. Litoux, estime qu'un effort doit encore être fait sur les bâtiments légers de sauvetage destinés à la surveillance des plages. Un certain nombre de cités balnéaires manquent encore dans quelques régions, de moyens de sauvetage efficaces et l'afflux de touristes nécessite qu'un équipement adéquat soit mis en place pour pouvoir intervenir très rapidement et sauver ainsi des vies humaines.

B. — *Dépenses en capital.*

L'évolution des autorisations de programme et des crédits de paiement est la suivante :

DÉSIGNATION	AUTORISATIONS de programme.		CRÉDITS DE PAIEMENT	
	1964	1965	1964	1965
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat .....	12.500.000	9.200.000	4.850.000	2.000.000
Titre VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat .....	219.010.000	266.707.000	250.912.000	257.110.000
<b>Totaux .....</b>	<b>231.260.000</b>	<b>275.907.000</b>	<b>255.762.000</b>	<b>259.110.000</b>

Cette évolution appelle une remarque concernant les crédits de paiement. Ces derniers sont, comme pour les dépenses ordinaires, divisés en services votés et mesures nouvelles. Si ces dernières concernent les opérations lancées au titre des autorisations de programme accordées pour 1965, les services votés concernent les opérations lancées au cours des exercices antérieurs.

Or, le fascicule budgétaire pour 1964 donnait, à titre indicatif, l'échéancier prévu pour 1965 que l'on devrait normalement retrouver dans les crédits proposés pour 1965 au titre des services votés. La comparaison entre ces deux sommes fait apparaître une diminution globale de 59.962.000 francs (106.633.000 francs au lieu de 166.595.000 francs), dont la conséquence est le report, sur les exercices ultérieurs, des tranches précédemment prévues pour 1965. Ce report affecte quatre chapitres : l'Enseignement maritime (400.000 francs au lieu de 9.100.000 francs), l'Inscription maritime (aucun service voté au lieu de 8.297.000 francs), l'aide à la construction navale (105.763.000 francs au lieu de 142.128.000 francs), la reconstitution — au titre des dommages de guerre — de la flotte de commerce et de pêche (aucun service voté au lieu de 6 millions 750.000 francs).

Votre commission de la production et des échanges avait déjà constaté semblable report l'an dernier, dans des proportions identiques (écart de 53.307.000 francs au total). un tel retard dans l'exécution des travaux — surtout en matière d'enseignement maritime — est infiniment regrettable.

L'examen des différents chapitre montre que :

— l'enseignement maritime reste au même chiffre qu'en 1964 pour les autorisations de programme (7.150.000 francs), mais voit ses crédits de paiement diminuer (2 millions de francs au lieu de 2.850.000 francs) ;

— que les établissements de formation professionnelle ne disposeront d'aucune tranche de travaux en 1965 ;

— que l'équipement des services d'inscription maritime n'obtient que 2.050.000 francs d'autorisations de programme contre 5.100.000 l'an dernier et ne disposera d'aucun crédit de paiement en 1965 (les travaux en cours étant payés sur crédits de report) ;

— que le programme d'adaptation des pêches maritimes bénéficie des mêmes dotations qu'en 1964 ;

— qu'enfin, l'aide à la construction navale s'intensifie tant en autorisations de programme (260.482.000 francs contre 212.510.000 francs) qu'en crédits de paiement (250.885.000 francs contre 244.882.000 francs).

## II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

Sur le plan international, après la forte crise qui a régné depuis 1959, une nette reprise s'est amorcée, mais la situation des pays de l'Europe de l'Ouest reste médiocre et la France ne paraît pas avoir bénéficié de la forte recrudescence des commandes mondiales.

### 1. La construction mondiale.

Ainsi que nous le verrons plus loin, l'armement international cherche dans une évolution technique du navire, de meilleures conditions d'exploitation afin de mieux lutter contre la concurrence: cette politique se traduit par un afflux de commandes aux chantiers navals.

Mais la même concurrence que celle pesant sur le marché des frets, rend difficile la situation de la construction navale, en raison du bas niveau des prix pratiqués sous l'influence de la construction navale japonaise qui offre, nous allons le voir, des conditions incroyablement avantageuses. Cette concurrence, dont votre rapporteur avait signalé l'importance, l'an dernier, s'est encore accrue au cours de l'année 1963, au point de mettre en danger la construction navale de tous les pays ouest-européens.

Rien ne peut mieux donner une idée du caractère particulier de cette concurrence que l'examen de l'évolution, au cours de ces dernières années, du prix de construction du navire.

Tout d'abord ce prix est un prix international. En construction navale, en effet, l'armateur qui travaille sur le plan international, connaît pratiquement tous les chantiers; il commande où il veut, sans être arrêté par aucune barrière douanière. Les chantiers du monde entier, ainsi placés en concurrence directe et immédiate, sont poussés à aligner leurs prix sur le plus bas, surtout quand ce prix le plus bas est offert par le plus gros producteur en l'espèce, le Japon.

Or, depuis plusieurs années, le prix japonais a fortement diminué.

C'est ainsi que, d'après le livre blanc japonais, le prix de la tonne de poids en lourd des gros pétroliers est tombé de 114 dollars en 1955 à 122 dollars en 1962 et à 100 dollars en 1963. Il s'agit donc, en huit ans, d'une baisse de 30 p. 100, et en un an, d'une baisse de 18 p. 100, taux vraiment extraordinaires.

Cette diminution des prix japonais a, par voie de conséquence, entraîné à la baisse les prix auxquels les chantiers des autres pays peuvent obtenir des commandes.

Cette forte baisse des prix de vente est, semble-t-il, un phénomène unique qui ne se retrouve dans aucune autre industrie et qui explique la crise générale de la construction navale mondiale.

#### a) La construction navale japonaise.

Votre rapporteur signalait déjà l'an dernier qu'en 1962 la construction japonaise dépassait — pour la première fois — les productions réunies des deux pays qui la suivent immédiatement dans le classement mondial: la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Or, cette production s'est encore considérablement développée depuis.

La progression japonaise apparaît de façon impressionnante dans les tonnages en construction. Le tonnage représentait, en 1962, 61 p. 100 des tonnages réunis allemand et anglais, alors qu'il en représente 91 p. 100 en 1963.

D'autre part, le carnet de commande du Japon s'est accru en un an de 65 p. 100, alors que l'ensemble des carnets britannique et allemand est resté quasi stationnaire (+ 2 p. 100).

Mais si, poussant encore plus loin l'analyse, on considère les commandes prises en un an (paramètre qui donne une indication plus actuelle que les productions et même que les carnets de commandes) on voit que ces commandes prises en un an par le Japon, qui étaient d'environ 2.150.000 tonneaux en 1962, ont plus que doublé en 1963 (4.557.000 tonneaux) et qu'elles représentent plus de deux fois les commandes prises par la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Cet afflux de commandes a continué au début de 1964.

Au 1<sup>er</sup> mars 1964, le tonnage en commande se monterait à 6.121.000 tonneaux.

Bien que la productivité des chantiers japonais ne semble pas supérieure à celle des chantiers européens, il n'est pas douteux que le succès de ces chantiers résulte en grande partie des efforts faits par eux dans le domaine de la recherche, de la rationalisation de la production, de la coopération étroite entre

les établissements conduisant à des répartitions judicieuses de constructions en série dans chacun d'entre eux.

D'autre part, le grand volume des commandes prises permet de mener rapidement les constructions tout en assurant le plein emploi du personnel.

Le coût de la main-d'œuvre, charges sociales comprises, paraît être au Japon, pour l'effectif permanent des chantiers, de 30 p. 100 inférieur au coût correspondant en France et cette différence est encore plus grande pour le personnel des sous-traitants travaillant dans les chantiers qui représente une proportion importante du personnel total.

La construction navale japonaise jouit en exclusivité des commandes de l'armement national dont l'expansion fait partie du programme gouvernemental que nous analyserons rapidement dans le chapitre suivant.

Au surplus, un droit de douane de 15 p. 100 est applicable aux navires importés. Cette mesure, qui constitue une protection indirecte de la construction navale japonaise, a un caractère exceptionnel: dans la plupart des pays, l'importation des navires s'effectue en franchise.

En outre, la politique du Gouvernement nippon a pour but de promouvoir les exportations, en particulier dans le domaine qui nous intéresse et le Japon fait de très gros efforts pour accroître son équipement. Ainsi, la concurrence japonaise menace de s'intensifier encore dans l'avenir, constituant un danger de plus en plus grand pour les autres pays. Le directeur d'un des plus gros chantiers britanniques (29<sup>e</sup> rang mondial) n'a-t-il pas déclaré récemment qu'en ne payant aucun salaire, il pourrait à peine concurrencer — sans perte — le prix japonais!

#### b) Les autres constructions navales.

La situation des chantiers navals britanniques s'est remarquablement redressée au cours de 1963.

La crise avait durement touché les chantiers anglais; plusieurs établissements avaient dû fermer leurs portes; de nombreux autres en étaient à leur dernier navire.

Le Gouvernement intervint sous la forme d'un « Credit Scheme ». Des sommes, dont le montant global a été finalement porté à 75 millions de livres, ont été, dès mai 1963, mises par le Gouvernement à la disposition d'une commission administrée par la Ship Mortgage Finance Cy, au taux de 5 p. 100 l'an, pour permettre à cet organisme de consentir aux armateurs britanniques qui placeraient leurs commandes dans les chantiers nationaux, des prêts pouvant atteindre 80 p. 100 de la valeur contractuelle du navire et dont la période de remboursement s'étendrait, si nécessaire, jusqu'à la dixième année après la mise en service du bâtiment.

Le succès de ce plan a été total et le carnet de commandes britannique est ainsi remonté en fin 1963 à 2.410.000 tonneaux.

La construction navale suédoise occupe une place très importante se rapprochant de plus en plus de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne qui la précèdent au classement mondial.

Les commandes prises par la Suède en 1963 ont été considérables. Le carnet de commandes s'est accru en un an de 55 p. 100; taux extraordinaire qui se rapproche étonnamment de celui réalisé au Japon, alors qu'à part le carnet de commandes de la Grande-Bretagne qui a progressé de 15 p. 100, ceux de tous les autres pays grands constructeurs ont diminué.

La Suède paraît ainsi être le pays résistant le mieux à la concurrence japonaise, malgré un niveau de salaire diamétralement opposé. En effet, la Suède a les salaires les plus hauts du monde après les Etats-Unis et la charge salariale y serait plus du double qu'au Japon. Mais d'équipement ultra-moderne, la spécialisation très poussée et l'importance des réserves financières des chantiers suédois sont des atouts considérables qui ont permis à la Suède de garder, en particulier, le marché norvégien, en acceptant toutefois des sacrifices importants.

Aussi, la crise de la construction navale se manifeste-t-elle également en Suède par la menace de fermeture des chantiers de moyenne importance insuffisamment alimentés et le Gouvernement suédois a dû prendre le relais des banques et des chantiers eux-mêmes pour porter le crédit de 50 à 80 p. 100 de la valeur du navire et la durée d'amortissement de cinq à dix ans. A cet effet, une garantie de l'Etat de 530 millions de couronnes a été accordée aux grands chantiers.

Les chantiers de l'Allemagne de l'Ouest maintiennent à peu près leur position malgré de graves difficultés de prix.

Rappelons que les chantiers allemands ont le monopole de la construction pour compte national et qu'ils bénéficient de diverses aides: la ristourne aux chantiers navals de la taxe sur le chiffre d'affaires a été récemment accrue de 3 à 7 p. 100; des



crédits mis à leur disposition pour le financement de leurs exportations atteignent, pour 1962, 1963 et 1964, des montants respectifs de 400, 200 et 280 millions de DM.

La construction navale de l'U. R. S. S. et des pays de l'Est se développe puissamment et l'évolution signalée l'an dernier à ce sujet se poursuit.

Dans l'ensemble, la progression de la construction navale a été de plus 2 p. 100 pour les lancements, de plus 5,7 p. 100 pour les tonnages en construction et de plus 15,9 p. 100 pour les tonnages en construction et en commande.

La répartition entre les différents pays a été très régulière ainsi que le fait apparaître le tableau suivant :

DÉSIGNATION	LANCEMENTS			CONSTRUCTIONS			CONSTRUCTIONS et commandes.		
	1962	1963	Pourcentage.	1962	1963	Pourcentage.	1962	1963	Pourcentage.
	(En milliers de T.j.b.)			(En milliers de T.j.b.)			(En milliers de T.j.b.)		
Japon .....	2.183	2.367	+ 8	1.253	2.201	+ 75,5	3.487	5.775	+ 65,6
Allemagne de l'Ouest .....	1.010	971	- 4	923	799	- 13,5	1.802	1.576	- 12,6
Grande-Bretagne .....	1.073	928	- 13	1 124	1.606	+ 42,9	2.068	2.374	+ 14,8
Suède .....	841	888	+ 5	849	837	- 1,5	1.747	2.711	+ 55,2
Italie .....	348	492	+ 41	608	679	- 16	1.158	1.040	- 10,2
France .....	481	447	- 7	599	527	- 12	1.153	1.009	- 12,5
Hollande .....	418	377	- 10	536	278	- 48,2	543	452	- 16,8
Norvège .....	376	341	- 9	383	405	+ 5,7	1.055	940	- 11
Danemark .....	230	323	+ 40	321	213	- 34	527	366	- 30,5
Etats-Unis .....	449	294	- 34	445	356	- 20	648	517	- 20,3
Belgique .....	77	108	+ 77	143	97	- 33	172	221	+ 28,5
Totaux mondiaux .....	8.375	8.539	+ 2	8.970	9.487	+ 5,7	16.294	18.890	+ 15,9

On constate ainsi que, mis à part la Suède, la Grande-Bretagne et la Belgique, tous les pays de l'Europe de l'Ouest voient leurs carnets de commandes diminuer.

## 2. La construction navale française.

La construction navale française paraît souffrir beaucoup plus gravement et beaucoup plus profondément de la crise que la plupart des constructions navales étrangères.

De 1962 à 1963, la production en tonnage brut et en tonnage compensé a nettement diminué. Les effectifs totaux sont moins importants; la part des travaux effectués pour la marine marchande baisse.

En contraste avec le manque quasi total de commandes en 1962, un certain tonnage a été commandé en 1963 et au début de 1964, mais ce ralentissement de la détérioration de la situa-

tion française est sans commune mesure avec l'évolution internationale.

Depuis plusieurs années, le nombre de tonneaux produits par unités d'effectifs augmente, ce qui correspond, en principe, à un accroissement de productivité.

Cependant, la production de la construction navale française n'est pas libre de se développer en vue d'atteindre la meilleure productivité correspondant à ses effectifs. Cette production est, en effet, limitée par les crédits budgétaires et par l'impossibilité de trouver des commandes. D'autre part, pour des considérations sociales évidentes, le Gouvernement freine la réduction des effectifs. En conséquence, les chantiers français sont dans l'impossibilité d'ajuster leurs effectifs à la production en vue d'obtenir la productivité maximum.

L'activité des chantiers français est retracée dans le tableau suivant :

### Activité des chantiers navals français.

DÉSIGNATION	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964 Prévisions.
	(En milliers de t. j. b.)						
Livraisons .....	430	444	448	525	538	440	417
Lancements .....	488	421	599	453	470	443	499
Mises sur cale .....	571	398	480	455	454	493	443
Carnet de commandes (au 1 <sup>er</sup> janvier de l'année) .....	2.384	1.714	1.517	1.528	1.647	1.233	1.106
Dont exportation .....	16,5 %	13,9 %	31,5 %	48,5 %	62 %	64 %	53 %
Effectifs du personnel (moyenne de l'année) .....	39.447	37.861	36.034	35.361	35.141	34.432	»
Employés aux travaux :	%	%	%	%	%	%	%
Marine militaire .....	14,8	11,2	6,7	3,8	4,1	3,27	»
Lot d'aide .....	69,5	73,5	73,6	70,8	70,6	67,55	»
Autres travaux (conversion comprise) .....	15,5	15,2	19,7	25,4	25,3	29,16	»

Ce tableau fait apparaître nettement la baisse des commandes de l'armement français et la part croissante, depuis 1959 jusqu'en 1963, des commandes étrangères. Pour suppléer les commandes françaises, la construction navale avait su conquérir une place remarquable sur le marché étranger. Mais cette position se détériore : du quatrième rang au début de 1963, après la Suède, la Yougoslavie et le Japon, la France est retombée au sixième rang au début de 1964 pour la part de sa production destinée à l'étranger :

Début 1963.		Début 1964.	
Suède .....	81 %	Yougoslavie .....	77 %
Yougoslavie .....	70 %	Suède .....	74 %
Japon .....	67,5 %	Hollande .....	74 %
France .....	64 %	Japon .....	71 %
		Allemagne .....	64,5 %
		France .....	53 %

Pourtant la France se classe honorablement dans les listes des grands chantiers mondiaux et les chantiers français parmi les grandes entreprises françaises. D'après la revue *Entreprise*, quatre chantiers de construction navale figurent, en 1963, parmi les soixante-dix premières sociétés françaises exportatrices. Quant à la confrontation internationale, la France figure deux fois dans les vingt-cinq premiers chantiers et trois fois dans les cinquante premiers pour l'importance des lancements en 1963 :

PAYS	25 PREMIERS CHANTIERS	50 PREMIERS CHANTIERS
Japon .....	10 chantiers.	12 chantiers (27 <sup>e</sup> et 34 <sup>e</sup> place).
Suède .....	4 chantiers (4 <sup>e</sup> , 5 <sup>e</sup> , 7 <sup>e</sup> et 13 <sup>e</sup> place).	6 chantiers (44 <sup>e</sup> et 50 <sup>e</sup> place).
Allemagne de l'Ouest .....	2 chantiers (3 <sup>e</sup> , 14 <sup>e</sup> et 20 <sup>e</sup> place).	7 chantiers (26 <sup>e</sup> , 30 <sup>e</sup> , 43 <sup>e</sup> et 45 <sup>e</sup> place).
Danemark .....	2 chantiers (8 <sup>e</sup> et 20 <sup>e</sup> place).	2 chantiers.
France .....	2 chantiers (10 <sup>e</sup> et 21 <sup>e</sup> place).	3 chantiers (28 <sup>e</sup> place).
Italie .....	2 chantiers (12 <sup>e</sup> et 17 <sup>e</sup> place).	3 chantiers (36 <sup>e</sup> place).
Etats-Unis .....	1 chantier (19 <sup>e</sup> place).	2 chantiers (48 <sup>e</sup> place).
Grande-Bretagne .....	1 chantier (22 <sup>e</sup> place).	6 chantiers (29 <sup>e</sup> , 35 <sup>e</sup> , 40 <sup>e</sup> , 41 <sup>e</sup> et 49 <sup>e</sup> place).
Yougoslavie .....	»	3 chantiers (32 <sup>e</sup> , 33 <sup>e</sup> et 46 <sup>e</sup> place).
Pays-Bas .....	»	2 chantiers (38 <sup>e</sup> et 42 <sup>e</sup> place).
Belgique .....	»	1 chantier (31 <sup>e</sup> place).
Finlande .....	»	1 chantier (37 <sup>e</sup> place).
Norvège .....	»	1 chantier (39 <sup>e</sup> place).
Allemagne de l'Est .....	»	1 chantier (47 <sup>e</sup> place).

Depuis plusieurs années, la situation des chantiers de construction navale se dégrade continuellement.

Plusieurs chantiers ont dû fermer leurs portes. Le nombre de grands chantiers constructeurs de navires de plus de 3.000 tonneaux, qui était de douze après la Libération en 1947, n'est plus, maintenant, que de huit. Ce nombre sera sans doute encore réduit dans l'avenir, mais les opérations de concentration sont devenues difficiles à mener à bien, en raison de l'amenuisement des réserves des sociétés.

Cette dégradation de la situation financière a commencé au moment de l'établissement du Livre blanc, en 1959, lorsque le Gouvernement a annoncé son intention de réduire, par voie autoritaire, le nombre des chantiers construisant des navires de plus de 3.000 tonneaux en prenant comme critère l'état du carnet de commandes : cette menace a incité les constructeurs à prendre, dans un marché déjà détérioré, des commandes à tout prix, fut-ce avec perte.

Par la suite, la situation s'est encore aggravée sous la triple influence des facteurs suivants, que l'accroissement de la productivité, limité ainsi qu'il a été dit plus haut, n'a compensé que dans une faible mesure :

- le prix de vente du navire à construire, prix international, fixé en fait par la concurrence japonaise, a fortement baissé depuis plusieurs années, comme il a été dit plus haut (la baisse a atteint 18 p. 100 depuis un an pour les gros navires) ;
- les coûts de production de la construction navale ont suivi nécessairement la progression des coûts de production des autres industries françaises ;

— enfin, l'aide accordée par le Gouvernement français, loin d'être accrue comme elle aurait dû normalement l'être pour combler l'écart entre un prix de vente exceptionnellement bas et un prix de revient en hausse, a été réduite de moitié depuis 1959.

Or, cette aide est en fait une compensation au statut très particulier de la construction navale qui, depuis la disparition du monopole de pavillon, il y a un siècle environ, est la seule industrie nationale livrée à la concurrence mondiale alors que dans le même temps et jusqu'à ces dernières années, les autres industries — et notamment les fournisseurs des chantiers — étaient fortement protégés par des barrières douanières et contingentaires. Encore aujourd'hui, la construction navale est la seule industrie de transformation exclue de la protection tarifaire : elle doit vendre au prix international, aussi bien aux armateurs français qu'aux étrangers, tout en travaillant en milieu protégé, donc avec un prix de revient élevé.

D'ailleurs, ce phénomène n'est pas exclusivement français et de nombreux gouvernements aident — sous des formes diverses — leur construction navale. Bien que votre rapporteur ait déjà évoqué certaines de ces aides, dans l'examen de la situation des chantiers étrangers, il croit utile de rappeler ici quelques-uns de ces éléments.

Aux Etats-Unis, l'armateur américain, commandant un navire à un chantier national, reçoit une compensation qui peut atteindre 55 p. 100 du prix payé par l'armateur au chantier (supérieur de 20 p. 100 au prix international).

En Italie, une loi nouvelle remplacera sans doute la loi Tambroni qui vient à expiration. Par ailleurs, les chantiers italiens, presque tous nationalisés sont, de ce fait, assurés du soutien de l'Etat, particulièrement sensible aux répercussions sociales qu'entraînerait un ralentissement de l'activité de l'industrie.

En Norvège, le constructeur touche un remboursement de 6 p. 100 du prix du contrat, lorsque le navire construit fait, pour la première fois, escale dans un port étranger.

Le Gouvernement irlandais aurait accordé d'importantes subventions au nouveau chantier de Cork pour assurer sa survie.

Le Gouvernement du Brésil pour soutenir l'activité des chantiers, aurait finalement interdit l'importation des navires étrangers.

Enfin, il est évident que l'Etat soutient entièrement la construction navale dans les pays communistes où elle se développe avec vigueur : Yougoslavie, U. R. S. S., Pologne, Allemagne de l'Est, Bulgarie, Roumanie, Hongrie.

D'autre part, dans de nombreux autres pays, dont certains très libéraux, des mesures de soutien sont apparues nécessaires.

Au Japon, la construction navale bénéficie des programmes de développement rapide de la flotte de commerce, dont les commandes, facilitées par des prêts importants du Gouvernement, lui sont toutes réservées. Les constructeurs japonais ont également la possibilité de consentir à leurs clientèles étrangères des crédits à long terme et à un taux d'intérêt très inférieur à celui pratiqué sur le marché national.

On rappellera qu'en Suède, l'Etat a pris le relais des chantiers privés dans le domaine du crédit et qu'en Allemagne, la ristourne de l'impôt sur le chiffre d'affaires a été accrue pour la construction navale et que des crédits de financement importants sont accordés aux chantiers pour les commandes de l'étranger.

Ces mesures ne constituent sans doute pas des aides au sens étroit, par exemple au regard du Traité de Rome. Elles n'en ont pas moins pour but avoué de venir en aide aux chantiers navals. En particulier, le moyen indirect, mais fort efficace, des crédits à long terme (crédit scheme) a permis un redressement spectaculaire de la construction navale britannique.

Il y a lieu d'ajouter en outre que dans certains pays, la construction bénéficie d'une situation de fait privilégiée. C'est le cas de la Hollande où la construction navale tire un grand avantage de la situation géographique d'un pays aux ports très fréquentés, ce qui permet aux chantiers une conversion, toute naturelle, dans le domaine de la réparation navale. C'est également le cas des pays dont la flotte marchande est en plein développement (Japon, Pays de l'Est, Norvège, Grande-Bretagne) ou dont la marine militaire fait l'objet de travaux importants dans les chantiers privés (70 p. 100 en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis).

La construction navale française ne bénéficie malheureusement d'aucun de ces avantages, indirects mais certains, et le Gouvernement a tendance à diminuer l'importance de son aide non seulement, pour des raisons purement budgétaires, mais aussi en application des principes du Traité de Rome et pour obliger les chantiers privés à se concentrer et à se convertir. Certes, les chantiers paraissent acquis à cette idée de recon-

version, mais leurs réserves financières ont fondu, depuis la publication du Livre blanc en 1959 et la conversion, qui pose d'importants problèmes de financement, s'en trouve rendue plus difficile.

Pourtant, en 1963, les effectifs affectés à des activités non navales ont continué à augmenter à un rythme relativement satisfaisant.

Au cours de l'année passée deux établissements importants ont abandonné la construction des grands navires et se sont engagés, de ce fait, dans la voie de la conversion totale.

### III. — L'ARMEMENT NAVAL

Ainsi que le chapitre « Transports maritimes » du tome I (Situation de l'économie française au 1<sup>er</sup> septembre) de l'avis de votre commission le précise, divers indices laissent supposer que s'atténue la crise de l'armement mondial. L'année 1963 aura été dans l'ensemble une bonne année pour les compagnies les plus modernes, mais il n'en est pas de même pour l'armement français qui voit sa situation se dégrader de plus en plus.

#### 1. Les flottes mondiales.

Votre commission a signalé dans le tome I de cet avis, l'important accroissement du trafic mondial.

L'accroissement de production dans les pays industriellement évolués a nécessité, tant à l'importation qu'à l'exportation, des transports plus nombreux. Les pays en voie de développement ont aussi très largement participé à cette progression puisque les exportations de ces pays ont augmenté de 7 p. 100 de 1962 à 1965 contre 1 p. 100 de 1960 à 1961 et de 5 p. 100 de 1961 à 1962. En outre, ce trafic accru s'est accompagné d'un allongement du parcours.

Par ailleurs, compte tenu de cette amélioration de la conjoncture, les circonstances atmosphériques ont nécessité l'importation en Europe de larges quantités supplémentaires de charbon et de pétrole en janvier et en février et celle de céréales dans divers pays à la fin de l'été.

Votre rapporteur avait signalé l'an dernier la remontée hésitante des taux de fret du tramping. Certes, dès l'apparition de cette tendance, de nombreux réarmements furent décidés et pesèrent sur les cours. Mais la nécessité d'importer des céréales relança le marché qui retraça toutes les vicissitudes des négociations entre Etats-Unis et U. R. S. S. Après une pointe à la fin de l'année, les taux se sont légèrement repliés et ont peu varié jusqu'en juin dernier.

Le trafic des lignes régulières a évidemment bénéficié de cette conjoncture sans toutefois mettre fin aux difficultés auxquelles se heurtent les compagnies. Sur le plan financier, en effet, la rentabilité demeure fragile, car, si les tarifs ont légèrement augmenté, les dépenses ont, le plus souvent, augmenté plus vite. On estime généralement qu'une majoration de 20 p. 100 serait nécessaire pour atteindre un degré de rentabilité satisfaisant.

Pour suppléer cette majoration impossible à obtenir dans les conditions actuelles, les compagnies procèdent à des accords d'exploitation, de mise en pool ou même de fusion de plus en plus nombreux.

Le plan de stabilisation internationale décidé pour les pétroliers n'a pu s'étendre aux cargos, faute d'un nombre suffisant d'adhésions. Le plan relatif aux pétroliers, mis en application en septembre 1963, a reçu un commencement d'exécution : un navire avait, effectivement, été retiré du service conformément à ce plan au début de 1964, avant que le taux des cotisations n'ait été accru, fin février, afin d'inciter davantage les armateurs à désarmer les navires en excédent.

Si l'évolution de la flotte mondiale a été retracée dans le tome I de cet avis, votre rapporteur désire insister ici sur le développement particulièrement rapide et supérieur au taux mondial (12 p. 100 en trois ans) des flottes de trois pays : la Norvège (+ 22 p. 100), le Japon (+ 44 p. 100) et l'U. R. S. S. (+ 58 p. 100).

Compte tenu de sa faible puissance économique, la Norvège dispose d'un tonnage véritablement énorme et sans cesse croissant. La politique de l'armement norvégien, jusqu'ici couronnée d'un succès éclatant, consiste à disposer toujours de navires les plus modernes, c'est-à-dire les plus concurrentiels.

Aussi, les armateurs norvégiens ont-ils toujours passé d'importantes commandes de construction de navires.

Le tonnage commandé en 1963 (4.069.000 t. dw.) représente plus de 20 p. 100 de la flotte en service et constitue une proportion extraordinaire.

La flotte de commerce procure à la Norvège une importante et précieuse masse de devises étrangères. Le montant brut des

frets a atteint, en 1963, 6.500 millions de couronnes. Déduction faite des dépenses effectuées en devises, les rentrées nettes seraient de 3.500 millions de couronnes sur lesquels 1.400 millions de couronnes ont été affectées à des constructions et achats de navires à l'étranger.

Si le développement de la flotte norvégienne est le fait de l'initiative privée, par contre, celui de la flotte du Japon s'effectue sous la surveillance étroite du gouvernement qui, depuis la fin de la guerre mondiale, poursuit régulièrement une politique d'expansion de la flotte marchande. Des plans annuels fixent les montants des prêts à long terme et à faible taux d'intérêt qui sont accordés aux armateurs nationaux pour commander aux chantiers japonais les navires des types préconisés par le gouvernement.

Des avantages particulièrement importants seraient consentis en 1964 aux entreprises d'armement à condition que celles-ci procèdent à des concentrations. En conséquence, 12 grandes compagnies et 81 compagnies secondaires ont annoncé leur intention de fusionner en six compagnies possédant au total 673 navires d'un tonnage global de 9.584.000 t. dw. Ces mesures annoncent sans doute le début d'une relance de l'expansion de la flotte japonaise.

Un plan, en cours d'élaboration, prévoirait la construction en trois ans, à partir d'avril 1964, de 5.400.000 tonneaux de navires, pour le compte national et, bien entendu, par les chantiers japonais.

La mise en œuvre de ce plan, allant de pair avec la concentration des compagnies japonaises, comporterait une très grande aide financière de la part du gouvernement.

En contrepartie, ces mesures permettraient, malgré le développement du trafic, d'arrêter l'hémorragie de devises, due aux transports sous pavillons étrangers dont l'ordre de grandeur serait de 430 millions de dollars pour l'exercice 1963-1964.

Enfin, il y a lieu de rappeler la progression de la flotte russe. Déjà, l'an dernier, votre rapporteur signalait l'importance de l'effort soviétique en faveur de sa flotte commerciale. Si la menace formidable d'un énorme accroissement de la flotte des pays communistes devenait une réalité, l'ensemble des données de l'armement international s'en trouverait bouleversé en l'espace de quelques années seulement.

#### 2. L'armement français.

Alors que depuis la fin de la guerre, la flotte française progressait lentement mais régulièrement chaque année, au moment même où — nous venons de le voir — la flotte mondiale enregistre une très forte augmentation, notre marine marchande subit un recul très net. Elle accuse une diminution de 46 navires et de 192.000 TJB en un an et passe de la neuvième à la dixième place dans le classement mondial alors qu'en 1957, elle occupait la cinquième place.

Ce recul s'explique par trois raisons essentielles. Tout d'abord, la concurrence internationale que nous avons amplement évoquée, exige d'éliminer d'une façon de plus en plus systématique les unités jugées les moins rentables.

Ensuite la diminution du trafic sur l'Algérie conduit à retirer du service des unités inutilisables pour d'autres courants. Enfin, le ralentissement marqué des investissements depuis trois ans diminue le rythme de renouvellement et laisse craindre de nouveaux reculs pour l'avenir.

En effet, la dégradation constante des résultats d'exploitation diminue les possibilités financières des compagnies et les amène à réduire leurs investissements. Mais cette réduction, maintenant des navires relativement anciens en service, réagit à son tour sur les conditions d'exploitation.

##### a) Caractéristiques de la flotte française.

Pour les paquebots, la diminution nette est de plus de 39.000 TJB soit 7 p. 100 du total en service. Il s'agit de huit unités précédemment affectées au trafic France-Algérie.

En ce qui concerne les pétroliers, 13 navires (118.000 TJB) ayant été vendus ou démolis et 7 bâtiments (64.000 TJB) ayant été mis en service, le tonnage global diminue de 54.000 TJB, soit 2,5 p. 100 (6 unités).

La flotte des cargos a enregistré la diminution de tonnage la plus importante : 99.000 TJB (33 navires), résultat de la différence entre les mises en service (23 navires dont 13 neufs) pour 120.000 TJB et les radiations qui, pour la première fois, dépassent ces chiffres, atteignant 221.000 TJB (56 unités). Ce sont surtout les lignes régulières — et particulièrement les lignes au long cours — qui subissent la plus forte diminution alors que la flotte de Tramping poursuit son développement à un rythme toutefois ralenti.



Evolution de la flotte de commerce française.  
(Navires de 100 Tjb. et plus.)

DESIGNATION	NAVIRES A PASSAGERS		PETROLIERS		AUTRES CARGOS		TOTALUX	
	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.
Existant au :								
1 <sup>er</sup> janvier 1958.....	68	864.110	141	1.396.028	537	1.858.342	746	3.918.680
1 <sup>er</sup> janvier 1959.....	66	823.421	155	1.650.492	567	1.961.347	790	4.235.680
1 <sup>er</sup> janvier 1960.....	67	808.006	160	1.789.608	571	2.063.093	798	4.460.707
1 <sup>er</sup> janvier 1961.....	64	582.886	169	1.945.738	564	2.097.817	797	4.626.441
1 <sup>er</sup> janvier 1962.....	63	584.049	175	2.155.557	545	2.102.771	783	4.842.377
1 <sup>er</sup> janvier 1963.....	63	587.418	172	2.198.320	553	2.266.834	788	5.052.572
1 <sup>er</sup> janvier 1964.....	55	543.226	166	2.132.511	520	2.116.267	741	4.792.004*

(\*) Chiffre provisoire.

Les tonnages lancés pour compte français, en 1963, ne représentent que 3,4 p. 100 de la flotte française, alors que pour les autres grandes flottes, à l'exclusion des Etats-Unis (3 p. 100), ce pourcentage est très supérieur: Norvège 10,8 p. 100, U.R.S.S. 9,2 p. 100, Japon 8,7 p. 100, Suède 8,7 p. 100, Allemagne de l'Ouest 6,5 p. 100, Italie 6 p. 100, Grande-Bretagne 5 p. 100,

moyenne mondiale 6 p. 100, moyenne de Marché commun 5,5 p. 100, moyenne des quatre principaux pays de la zone de libre échange, 7,6 p. 100.

Les tonnages en commande (pétroliers exclus) sont également en baisse continue depuis 1960 ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

COMMANDES	PAQUEBOTS			CARGOS			TOTALUX		
	Nombre.	T. J. B.	T. P. L.	Nombre.	T. J. B.	T. P. L.	Nombre.	T. J. B.	T. P. L.
Aux chantiers français :									
1958.....	»	»	»	9	48.700	50.100	9	41.700	50.100
1959.....	»	»	»	13	63.100	68.550	13	63.100	68.550
1960.....	1	14.200	3.050	14	112.150	149.900	15	126.350	152.950
1961.....	»	»	»	9	50.300	56.550	9	50.300	66.550
1962.....	»	»	»	5	42.400	51.250	5	42.400	51.250
1963.....	3	25.800	N. D.	»	»	»	3	25.800	N. D.
Aux chantiers étrangers :									
1958.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1959.....	»	»	»	2	5.300	5.050	2	5.300	5.050
1960.....	»	»	»	1	6.000	10.000	1	6.000	10.000
1961.....	»	»	»	3	2.650	3.550	3	2.650	3.550
1962.....	»	»	»	1	6.500	11.350	1	6.500	11.350
1963.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»

b) Activité de la flotte.

« L'emballement » de l'économie française en 1963 a, on le sait, eu pour conséquence un accroissement très important de nos importations, alors que nos exportations croissaient aussi, mais à un rythme plus lent. Le trafic maritime a également bénéficié de cette situation, nos importations par voie maritime augmentant de 20 p. 100 (+ 12,7 millions de tonnes) et nos exportations, par la même voie, de 5,5 p. 100 (+ 1 million de tonnes). Dans ce trafic d'ensemble, placé sous le signe de l'expansion, la part du pavillon français décroît assez rapidement.

ANNÉES	A L'IMPORTATION		A L'EXPORTATION	
	P. 100.	P. 100.	P. 100.	P. 100.
1961.....	67,7	56,8		
1962.....	63,6	42		
1963.....	58,4	34,6		

C'est surtout à l'égard des pays étrangers que cette diminution est sensible puisque pour ce trafic la part de notre pavillon est tombée à 49 p. 100 à l'importation et 16 p. 100 à l'exportation.

Si l'on examine le trafic par catégorie de produits, on constate deux phénomènes significatifs :

— les transports pétroliers sous pavillon français, qui ont augmenté de 24 p. 100, de 1960 à 1963, tendent à se ralentir : + 13 p. 100 de 1960 à 1961, + 7 p. 100 de 1961 à 1962, + 3 p. 100 de 1962 à 1963 ;

— alors que l'ensemble des marchandises solides variait peu, sa répartition interne entre « pondéreux » et « divers » s'est intervertie, de 1960 à 1963, les pondéreux passant de 10 à 12 millions la tonne et les « divers » tombant de 12 millions à 10 millions.

La diminution de la cadence de progression du trafic pétrolier sous pavillon français s'accompagne d'un très net ralentissement de l'accroissement de la flotte ce qui tend à résorber son caractère légèrement excédentaire, mais malgré la perspective de développement des importations d'hydrocarbures, l'avenir de la flotte n'en reste pas moins fort délicat. En effet, le taux de fret au voyage et les taux auxquels se négocient les contrats de durée n'assurent plus qu'un très faible degré de rentabilité. Le développement de la flotte pétrolière française, dans les années à venir, revêt donc un caractère conditionnel très marqué.

Pour les marchandises sèches, le problème est encore plus sérieux. Le chassé croisé entre pondéreux et divers est très onéreux pour l'armement français puisqu'une cargaison à taux de fret faible se substitue — à tonnage égal — à une cargaison à taux de fret élevé. C'est pourquoi, malgré le raffermissement des frets en 1963, la masse des recettes de cette catégorie d'armement n'a pratiquement pas progressé.

Dans le même temps, les efforts de modernisation, l'élimination des navires les moins rentables ont seulement réussi à ralentir la hausse des coûts de revient.

Aussi les résultats bruts d'exploitation n'ont cessé de se détériorer, année après année.

D'après des renseignements dignes de foi, obtenus par votre rapporteur, les recettes rapportées en tonne de jauge brute, auraient légèrement diminué de 1960 à 1963 (— 0,2 p. 100) mais les dépenses auraient augmenté de 45 p. 100 pour les frais financiers en raison des efforts d'investissement, de 27 p. 100 pour les frais généraux, plus sensibles à l'évolution du coût de la vie et de 3,5 p. 100 seulement pour les dépenses d'exploitation, résultat de la contraction entre l'augmentation réelle de ces dépenses et la politique d'économie de gestion des compagnies.

Le solde d'exploitation s'en trouve considérablement réduit. Or c'est avec ce solde que l'on doit couvrir à la fois le remboursement des emprunts, la rémunération du capital, le renouvellement du matériel et la part d'autofinancement des investissements. Aussi bien, ce solde avant toute rémunération du capital

ou impôts n'aurait permis en 1960 qu'un amortissement éventuel de 3,7 p. 100, chiffre déjà insuffisant, mais qui, en 1963, se trouverait ramené à 1,4 p. 100.

Ces chiffres se trouvent relevés par l'intervention de l'Etat en faveur tant des compagnies d'économie mixte que des compagnies privées. Mais malgré l'ampleur de cette aide, qui est passée de 73,5 à 98,5 millions de 1960 à 1963 pour les premières et pour les secondes de 33,2 à 36,9 le solde final a enregistré une chute de 23 p. 100 et l'amortissement virtuel est remonté de 3,7 p. 100 à 5,3 p. 100 en 1960 et de 1,4 p. 100 à 4,1 p. 100 en 1963. Pour être un peu améliorée, la capacité d'amortissement n'en est pas moins extrêmement faible.

On pourrait craindre — si rien ne venait changer cette évolution, que l'armement ne soit obligé de conserver l'attitude d'expectative qu'il a montré en 1963 à l'égard du renouvellement, et qui s'est manifestée par l'absence totale de cargos. L'existence même des lignes régulières françaises s'en trouverait menacée.

Il est donc grand temps que la situation de notre armement soit prise en considération et qu'une véritable « politique de sauvetage » soit mise au point.

#### IV. — LES PECHEES MARITIMES

##### 1. La flotte de pêche.

Avant d'aborder la situation des pêches maritimes au cours de l'année 1963 et des premiers mois de 1964, il y a lieu de rappeler l'importance de la flotte française de pêche et de ses effectifs. Le tableau suivant a été établi à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1963 :

La flotte de pêche française avec ses effectifs.

FLOTTE	NOMBRE	TONNAGE
Chalutiers :		
Grande pêche salée .....	29	41.268
Pêche fraîche.....	1.409	122.081
Congélateurs .....	2	153
A viviers .....	94	6.761
Thoniers :		
A l'appât vivant .....	114	7.760
Congélateurs .....	16	3.035
Langoustiers :		
Langoustiers .....	115	5.575
Congélateurs .....	40	10.819
Navires frigorifiques de transport..	2	3.861
Autres navires .....	1.895	32.947
Embarcations diverses de moins de 10 tonneaux .....	10.358	27.670
<b>Totaux .....</b>	<b>14.074</b>	<b>281.910</b>

EFFECTIFS	CAPITAINES ou patrons.	OFFICIERS	MARINS
A la part .....	13.170	573	22.177
Au minimum garanti .....	235	807	4.398

DÉSIGNATION	NOMBRE de patrons.	NOMBRE d'entreprises.	NOMBRE de navires.
Armement :			
Patrons propriétaires embarqués .....	12.580		
Entreprises d'armement .....		539	932

Alors que le programme de renouvellement à tonnage constant prévoyait la construction de 12.500 à 17.000 tonneaux par an, les mises en service atteignent, en 1963, 18.000 tonneaux et le tonnage global au 31 décembre 1963 se monte à 288.300 tonneaux contre 261.900 tonneaux en 1962 et 251.000 en 1961. L'accroissement global en un an de 3.500 tonneaux prouve toutefois que les mises hors service n'ont pas suivi le rythme prévu.

La tendance à l'accroissement des tonnages unitaires se confirme. Cet accroissement est, d'ailleurs, très vivement souhaité par la pêche artisanale, actuellement limitée à 50 TJB. Il convient de signaler également la diminution du nombre des chalutiers de grande pêche salée, l'augmentation du nombre des chalutiers de pêche fraîche, des thoniers et sardiniers congélateurs et la mise en service de chalutiers de pêche par l'arrière.

Pour permettre la réalisation des objectifs du plan, diverses mesures ont été prises en faveur de la flotte de pêche. Les interventions sélectives commencées en 1962 ont été poursuivies pour décourager la construction de certains types de navires tels que les grands langoustiers. Les prises de contact entre chalutiers et armateurs ont été encouragées pour parvenir à une rationalisation des études, à une concentration des demandes, et donc à une économie des prix de construction. D'autre part, des crédits ouverts en 1963 ont permis la création d'une société interprofessionnelle de pêche qui a obtenu un prêt pour le financement de plusieurs prototypes. Pour la pêche artisanale, l'effort pour soutenir le secteur coopératif, en pleine expansion, a été accentué. Enfin, il convient de souligner la mise au point de nouvelles techniques de pêche (chaluts pélagiques, grande senne pour le thon, etc.).

##### 2. La production en 1963.

La production globale (tous produits de la mer) s'est améliorée en 1963 : 587.500 tonnes contre 580.500 tonnes en 1962, soit 1,2 p. 100 d'accroissement. Si les prévisions globales du plan (2 p. 100 d'accroissement annuel) n'ont donc pas été réalisées, celles relatives au poste principal « tous poissons et crustacés » ont, par contre, été dépassées : les tonnages débarqués sont passés de 402.000 tonnes en 1962 à 415.000 tonnes en 1963. Le développement de la production de filets frais a également été marqué (8.000 tonnes contre 5.000 tonnes en 1960).

Il faut noter qu'en 1963 des actions ont été entreprises pour le développement de la production (campagne de prospection de nouveaux fonds, création de cantonnements de crustacés, opérations de repeuplement des réserves naturelles ostréicoles) et pour l'amélioration de la qualité (études sur la manutention, subventions pour le lancement de caisses en matière plastique et pour la réfrigération des cales des bateaux sardiniers, prêts accordés pour l'amélioration de l'équipement des mareyeurs).

En ce qui concerne le poisson seul (crustacés exclus), les chiffres de la production de notre flottille de pêche fraîche ont été les suivants :

DÉSIGNATION	1962	1963
	(En tonnes.)	
Poissons saisonniers.....	136.553	135.612
Poissons autres.....	242.280	259.285
<b>Totaux .....</b>	<b>378.833</b>	<b>394.897</b>

Pour tirer des conclusions valables de l'ensemble de ces chiffres, il convient d'examiner séparément l'évolution des prises correspondant à chacun de ces genres de pêches.

La production de poissons saisonniers a été, en 1963, légèrement plus faible qu'en 1962. La comparaison par espèces pêchées donne :

DÉSIGNATION	1962	1963
	(En tonnes.)	
Maquereau .....	37.392	40.000
Sardine .....	35.930	26.000
Thon germon et rouge.....	19.431	14.809
Thon albacore congelé.....	5.437	10.829
		(Débarqué en France.)
Thon albacore frais.....	9.287	11.883
		(Exporté directement des lieux de pêche.)
Hareng .....	29.056	32.000
<b>Totaux .....</b>	<b>136.553</b>	<b>135.612</b>

**Maquereau.** — La production a été, en 1963, avec 40.000 tonnes, supérieure à celle de 1962. Il y a une augmentation constante des mises à terre de maquereau, due aux changements apportés dans les structures et la technique de la pêche de cette espèce.

L'emploi des filets tournants, du chalut pélagique, des filets de dérive, de la bolinche, contribuent à accroître le rendement de cette espèce.

**Sardine.** — Les facteurs hydrologiques et biologiques qui ont dans cette pêche une importance primordiale n'ont permis en 1963 qu'une mise à terre de 26.000 tonnes, inférieure à la production de 1962 (35.930 tonnes), mais cependant normale si l'on se réfère à la moyenne de production des années 1949 à 1961 qui est de 26.000 tonnes.

Le rendement de la pêche a été exceptionnellement médiocre en Atlantique, mais satisfaisant en Méditerranée.

**Thon.** — La pêche au thon germon et rouge, au large des côtes françaises a marqué, en 1963, un certain fléchissement par rapport à 1962 (14.900 tonnes contre 19.431 tonnes).

Par contre, la pêche au thon albacore par la flottille de thoniers congélateurs en plein développement, a permis de livrer aux usines françaises de conserves 10.829 tonnes, alors qu'en 1962, 5.457 tonnes seulement avaient été fournies à cette industrie. En outre, les thoniers purs ont livré directement à Dakar, à titre d'exportation, 11.883 tonnes. En 1962, ce poste ne représentait que 9.287 tonnes.

Dans l'ensemble, la pêche du thon a représenté en 1963, 37.612 tonnes contre 34.175 en 1962.

**Hareng.** — La pêche du hareng, qui était en très net déclin depuis 1956 — puisque depuis cette date on assistait à une raréfaction des bancs pélagiques de ce poisson qui affectait tous les pays de grosse production harenguière — a marqué une légère reprise en 1963 : 32.000 tonnes ont été mises à terre contre 29.056 tonnes en 1962.

La production de poissons autres a été, en 1963 nettement supérieure à celle de 1962 : 29.285 tonnes contre 242.280 tonnes, soit une augmentation de 17.005 tonnes.

Dans l'ensemble, le rendement des deux genres de pêche, pêche des poissons saisonniers, pêche des poissons autres, a été nettement accru en 1963 et est passé à 394.897 tonnes contre 378.833 tonnes en 1962, marquant une augmentation de 16.064 tonnes.

Le tableau suivant donne la comparaison des productions des cinq grands ports et des autres ports pour 1962 et 1963 :

DÉSIGNATION	1962	1963
	(En tonnes.)	
Boulogne .....	110.657	118.484
Dieppe .....	17.513	15.581
Concarneau .....	44.338	45.803
Lorient .....	48.279	54.712
La Rochelle .....	23.091	21.832
Total des cinq grands ports.	243.878	256.412
Autres ports et exportations.....	134.955	138.485
Total général.....	378.833	394.897

L'augmentation de 16.064 tonnes de la production en 1963 a été réalisée presque entièrement par les trois grands ports : Boulogne, Lorient, Concarneau dont les mises à terre se sont respectivement accrues de : 7.827 tonnes pour Boulogne, 6.433 tonnes pour Lorient, 1.465 tonnes pour Concarneau, ce qui représente un total de 15.725 tonnes.

En ce qui concerne la production de crustacés, on note, en 1963 un net fléchissement par rapport à 1962 : 1962, 21.921 tonnes ; 1963, 18.046 tonnes.

Cette baisse de production est imputable à l'appauvrissement des fonds.

La production de coquillages (hultres exclues) continue sa progression : 48.437 tonnes en 1963 contre 44.705 tonnes en 1962.

Il faut noter qu'en 1963 des actions ont été entreprises pour le développement de la production (campagne de prospection de nouveaux fonds, création de cantonnements de crustacés, opération de repeuplement des réserves naturelles ostréicoles) et pour l'amélioration de la qualité (études sur la manutention, subventions pour le lancement de caisses en matière plastique et pour la réfrigération des cales des bateaux sardiniers, prêts accordés pour l'amélioration de l'équipement des mareyeurs).

### 3. Le marché du poisson — La transformation. La distribution en 1963.

En ce qui concerne les prix du poisson, le tableau suivant donne la comparaison entre les prix des 12 espèces principales de poissons dans les cinq grands ports industriels :

Prix pondéré du kilogramme.

DÉSIGNATION	1962	1963	OBSERVATIONS
	(En francs.)		
Cabillaud .....	1,68	1,55	Prix en baisse.
Carrelet .....	1,05	0,90	Prix en baisse.
Merlu .....	3,23	3,74	Prix en hausse.
Congre .....	1,10	1,03	Prix en baisse.
Dorade .....	2,26	2,60	Prix en hausse.
Hareng .....	1,02	0,79	Prix en baisse.
Maquereau .....	0,85	1,05	Prix en hausse.
Merlan .....	1,04	0,98	Prix en baisse.
Raie .....	0,96	1,01	Prix en hausse.
Sardine .....	1,58	1,78	Prix en hausse.
Sole .....	6,04	6,52	Prix en hausse.
Turbot .....	5,06	4,84	Prix en baisse.
Divers .....	1,26	1,27	Prix en légère hausse.
Ensemble .....	1,49	1,50	Prix en légère hausse.

Les prix pondérés des espèces suivantes : merlu, dorade, maquereau, raie, sardine, sole, ont marqué en 1963 une hausse par rapport au prix de 1962, hausse qui va de 4 p. 100 sur la raie à 16 p. 100 sur le colin.

Par contre, le prix des espèces ci-après est en baisse sensible : cabillaud, carrelet, congre, hareng, merlan, turbot.

Dans l'ensemble, le prix pondéré de toutes les espèces mises à terre dans les cinq grands ports : Boulogne, Dieppe, Concarneau, Lorient, la Rochelle, est, en 1963, en hausse, de 0,01 franc par rapport au prix correspondant de 1962 : 1,50 franc contre 1,49 franc.

Le marché français a été plus largement approvisionné, en raison surtout de l'augmentation des importations. Celles-ci sont passées, exclusion faite des huiles et farines de poissons de 160.000 tonnes (360 millions de francs) en 1962 à 179.000 tonnes (442 millions de francs) en 1963 et manifestent l'accroissement de la concurrence internationale.

Il convient de signaler à ce propos l'essor de la consommation des filets surgelés. La prévision faite pour 1965 (10.000 tonnes) est d'ores et déjà largement dépassée puisque, en 1963, les mises sur le marché ont atteint 15.600 tonnes alimentées presque exclusivement par l'importation (13.700 tonnes).

Les exportations, par contre, ont régressé (27.400 tonnes) en 1963 contre (34.000 tonnes en 1962).

La consommation unitaire des produits de la mer est passée de 11,23 kilogrammes à 11,65 kilogrammes.

Dans le secteur de la transformation, les résultats ne peuvent pas être considérés comme satisfaisants. Si la légère régression constatée dans la production de conserves de poissons (74.800 tonnes contre 77.000 en 1962) peut s'expliquer par le déficit de la campagne de la sardine, il n'en reste pas moins que la concentration des entreprises se poursuit à un rythme trop lent et que les investissements réalisés par les conserveurs sont loin de ceux prévus pour la durée du 1<sup>er</sup> lan. Il en est de même dans le secteur de la distribution où les mesures qui ont pu être prises (réglementation de la profession de poissonnier, appellation officielle des espèces de poissons, téléx consommateur, poissonneries pilotes, développement de la vente des filets augmentant le nombre des points de vente) ne doivent pas faire oublier l'importance des réformes restant à accomplir et le fait que les investissements prévus pour le commerce de détail ne seront pas réalisés. Le déséquilibre persiste entre les réalisations dans le secteur de la production et celles de la transformation et de la distribution.

### 4. Les perspectives pour 1964.

Les perspectives pour 1964 ne permettent pas d'envisager de changements importants par rapport à 1963 dans la réalisation des objectifs, sauf toutefois en ce qui concerne la consommation des produits surgelés.

Mais les difficultés de la pêche vont aller en augmentant :

-- du fait de l'accroissement de la concurrence extérieure en particulier au sein de la C. E. E. ; l'évolution du Marché commun tend en effet beaucoup plus jusqu'à présent à l'instauration du libre échange qu'à l'organisation du marché des produits de la mer ; il est donc indispensable de définir très rapidement à Bruxelles une politique commune des pêches, ceci d'autant plus que nos partenaires, de même que les autres pays



européens, intensifient unilatéralement leur politique de subventions :

— du fait de l'appauvrissement général des fonds, et de l'extension des eaux territoriales et de zones réservées ; ces facteurs entraînent une diminution du rendement et imposent la recherche de fonds plus éloignés.

La campagne 1964 n'étant pas terminée, il est difficile de faire une étude complète et précise de la production et des prix par rapport aux années précédentes. Toutefois, la statistique pour les sept premiers mois de l'année permet d'entrevoir ce que sera cette évolution.

**Morue salée.** — Compte tenu de la production au 1<sup>er</sup> août 1964, qui se situait à 20.000 tonnes, il semble que celle-ci sera inférieure à celle de 1963 (48.000 tonnes au lieu de 52.000 tonnes). Le prix est en hausse sensible de 1,30 franc (prix moyen au kilo au débarquement) contre 1,19 en 1963.

**Hareng.** — Compte tenu des débuts prometteurs de la campagne, les apports de harengs en 1964 devraient être supérieurs à ceux de 1963 et dépasser 38.000 tonnes (production 1963 : 33.500 tonnes).

Les prix sont restés jusqu'à présent stationnaires : 0,83 franc le kilogramme.

**Sardines.** — Les apports de sardines ont été en baisse très sensible en 1964. Si la production méditerranéenne est restée stationnaire (8.500 tonnes), la campagne atlantique a été inférieure à celle de 1963. La production totale en frais ne paraît pas devoir dépasser 20.000 à 22.000 tonnes.

Les prix au débarquement sont en hausse en Atlantique en raison de l'insuffisance des apports et bien que le prix plancher ait été fixé à un niveau inférieur à celui de l'an dernier.

**Maquereau.** — Le tonnage pêché au 1<sup>er</sup> août 1964 (33.230 tonnes) permet de prévoir une forte augmentation de la production par rapport à l'année 1963 (45.000 tonnes contre 39.780).

L'augmentation de la production a été accompagnée d'une baisse de prix très sensible en 1964 (1,10 franc en 1963, 0,95 franc en 1964).

**Thon.** — La production du thon probable en 1964 avoisinera les 45.000 tonnes, réparties comme suit :

17.000 tonnes de thon germon et rouge de pêche métropolitaine ;

28.000 tonnes de thon albacore capturé sur la côte occidentale d'Afrique, sur lesquelles 10.000 tonnes ont été livrées aux usines sénégalaises et de la Côte-d'Ivoire et reviennent en France après la mise en conserve dans la limite du contingent accordé à ces Etats.

Les prix sont restés stationnaires : germon, 3,06 francs ; albacore, 1,55 franc.

#### Poissons autres (chalut) :

Compte tenu de la situation actuelle de la pêche, on peut estimer que la production des autres poissons se maintiendra au-dessus du tonnage débarqué en 1963 et atteindra 260.000 tonnes pour l'année 1964 (250.000 tonnes en 1963).

Les prix ont marqué une tendance générale à la baisse pour un certain nombre d'espèces, en particulier dans le port de Boulogne.

### 5. Le plan d'adaptation des industries de la pêche.

La marine marchande a obtenu, au titre du budget 1964 l'inscription d'un crédit de 5.550.000 francs destiné à permettre une intervention jugée indispensable en vue de l'organisation du marché des produits de la pêche maritime.

La répartition théorique du crédit a été effectuée de la façon suivante :

— campagne de propagande en faveur de la consommation du poisson .....	1.000.000 »
— organisation du marché de la morue salée .....	2.382.864,40
— organisation du marché de la sardine .....	1.187.135,60
— organisation du marché du thon .....	1.000.000 »
	<u>5.550.000 »</u>

Mais il convient de souligner que la totalité de ces produits n'a pas encore été ordonnancée, les campagnes de pêche n'étant pas terminées.

#### a) Propagande en vue de l'augmentation de la consommation du poisson.

La libération progressive du commerce extérieur entraîne une augmentation rapide et importante des importations. Or, le marché français dans sa contexture actuelle est à peine suffisant pour assurer à la fois l'absorption des produits français et celle des produits importés. A l'expiration de la période transitoire du Traité de Rome, au moment où sera réalisée la libération contingente totale, il pourrait difficile-

ment assurer cette absorption sans que soit mise sur pied à Bruxelles une politique commune des pêches, qui doit permettre l'harmonisation des conditions de concurrence. Il est indispensable d'assurer à la production française par une extension du marché national, sa place sur ce marché tout en respectant nos engagements internationaux.

Le premier objectif de la politique envisagée par la marine marchande a donc consisté à promouvoir le développement de la consommation.

A cet effet, un programme d'action générale sur le marché du poisson a été réalisé. L'action a porté à la fois sur l'étude du marché et sur l'information du public. La propagande effectuée a mis en jeu toutes les techniques modernes (télévision, radio, presse) d'une part, pour faire connaître au consommateur les qualités gastronomiques et diététiques du poisson sous toutes ses formes et les différentes espèces. D'autre part, pour développer la consommation dans certaines régions où le poisson est peu apprécié. Cette action doit conduire très rapidement à une augmentation sensible de la consommation des produits de la mer. La participation de la profession à l'action de propagande est encore insuffisante, mais doit être beaucoup plus importante grâce au relèvement des taxes parafiscales perçues par le comité central des pêches maritimes à cet effet.

b) La situation actuelle de la grande pêche salée (26 grands chalutiers, 2.000 marins) est particulièrement critique. Elle est caractérisée par la nécessité d'exporter plus de la moitié de la production, soit 35.000 tonnes environ, sur une production avoisinant 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 dans le goût des consommateurs. Cette situation est devenue plus critique encore depuis la taxation intervenue en septembre 1963 des filets de morue, mesure freinant toute revalorisation du prix de la morue au débarquement.

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 concurrentes sur le marché international. Votre rapporteur avait d'ailleurs l'an dernier insisté sur l'importance de cet effort professionnel. Les contributions actuelles (taxes professionnelles non parafiscales) atteignent 9 millions de francs par an (12 p. 100 de la valeur du produit débarqué).

Cet effort diminue d'autant les capacités d'autofinancement et donc la transformation de la flotte actuelle en une flotte axée vers la congélation ainsi que le prévoit le IV<sup>e</sup> Plan, en vue de réduire progressivement la production de morue salée et d'alimenter le marché français en produits surgelés, marché actuellement tributaire de l'étranger.

Or, la seule solution pour mettre un terme à cette situation est de faciliter la reconversion de la flotte de grande pêche. Aussi, l'octroi de nouvelles facilités pour la construction de navires a été mise à l'étude, la reconversion de la flotte de grande pêche commence d'ailleurs à s'amorcer : le remplacement de quatre chalutiers de grande pêche salée par quatre navires congélateurs est d'ores et déjà prévu et il est probable que cette reconversion s'amplifiera en 1965.

Actuellement, l'intervention des pouvoirs publics, dans ce secteur, a pour objectif d'encourager la production de morue salée de qualité, trop négligée par la profession (poussée par la nécessité de la « course au tonnage ») par l'octroi d'une prime au kilogramme de grand et moyen poisson débarqué, ceci pendant une durée limitée (2 ou 3 ans) avec diminution progressive d'une année sur l'autre.

Les conséquences attendues sont les suivantes :

— vente plus facile et à meilleur prix d'un poisson dont la taille et la qualité seront prisées non seulement sur le marché français mais aussi sur le marché étranger ;  
— exportations moindre de petits poissons, peu appréciés ;  
— augmentation espérée de la consommation ;  
— effort de propagande et surtout effort de reconversion rendus possible par contre-coup.

Bien entendu, la profession continuera à financer elle-même l'aide à l'exportation et la propagande.

En raison du déficit de la campagne 1963, cette prime a été exceptionnellement accordée à compter de la troisième campagne 1963, au taux de 15 centimes par kilogramme.

#### c) Organisation du marché de la sardine.

Jusqu'en 1961, le marché de la sardine a été équilibré. Les besoins de la consommation que l'on peut évaluer à 52.000 tonnes par an (12.000 tonnes en frais — 40.000 tonnes en conserves) étaient couverts par la pêche atlantique (22.000 tonnes en moyenne), les apports de la région méditerranéenne (2.000 ton-

nes) et par les importations (25.000 tonnes) dont 19.000 en provenance du Maroc.

Mais ce marché est devenu vulnérable en raison de la construction de plusieurs clipper-congélateurs et surtout du développement des prises en Méditerranée par suite de l'utilisation de nouvelles techniques et le l'implantation sur le littoral de nombreuses unités rapatriées d'Algérie. Les apports méditerranéens peuvent maintenant atteindre 15.000 tonnes.

L'utilisation de nouvelles techniques en Atlantique va également conduire à une augmentation des prises dans ce secteur.

Il en résulte que les quantités mises sur le marché français sont susceptibles d'atteindre 65.000 à 70.000 tonnes. Ainsi, la réalisation d'importations qui atteignent la moitié des possibilités actuelles d'absorption du marché français peut conduire à des excédents sur le marché qu'il serait difficile de résorber.

Il est donc devenu indispensable d'organiser ce marché.

La marine marchande a incité la profession à prendre une décision comportant fixation des prix au débarquement — prix en baisse par rapport aux années précédentes — garantie d'absorption pour la campagne 1964, création de taxes professionnelles pour permettre le développement du marché, le warrantage de la production à un taux de crédit réduit et, éventuellement, la promotion des exportations.

Le rendement de la taxe payée par la profession se montera, pour 1964, à environ 1 million de francs.

Dans le même temps, le contingent marocain a été divisé en deux tranches, la deuxième n'étant réalisée qu'en cas de campagne française déficitaire.

La marine marchande a estimé indispensable d'adjoindre à cet effort des professionnels une aide de l'Etat, notamment en vue de permettre le warrantage des conserves de sardines dans les mêmes conditions qu'en 1962 et 1963.

#### d) Organisation du marché du thon.

Ce secteur est en pleine extension. La production globale est passée de 17.000 tonnes à 40.000 tonnes en six ans, la production doit atteindre environ 45.000 tonnes. Elle sera portée à 50.000 tonnes en 1965, en raison de la mise en service de nouveaux thoniers congélateurs (40 en 1965).

Le marché français, évalué à 40.000-45.000 tonnes, ne pourra absorber cet excédent (compte tenu par ailleurs des importations résultant de nos accords commerciaux et se montant à environ 4.500 tonnes). L'expansion ne peut se poursuivre que par le développement du marché intérieur et l'accroissement des exportations.

Pour le développement du marché intérieur, la profession s'est imposée de lourdes taxes professionnelles pour financer des campagnes de propagande. De même, elle a mis sur pied en 1962 un système de stabilisation des prix à la production avec garantie d'absorption, organisation valable pour trois années. Mais la capacité d'absorption du marché paraît limitée, aussi l'exportation est-elle devenue la seule voie possible. Nous en avons la possibilité dans le cadre du Marché commun, où nous sommes les seuls producteurs et où l'Italie importe chaque année plus de 50.000 tonnes actuellement du thon japonais.

La préférence communautaire, le montant relativement élevé des droits T. E. C. 25 p. 100 devraient nous permettre d'être les fournisseurs du Marché commun. Mais nos prix sont encore trop élevés, bien qu'une politique systématique de stabilisation ait pu être mise sur pied pour freiner la hausse. Aussi la politique du Gouvernement en la matière consiste-t-elle à promouvoir une baisse importante des prix à la production par l'accroissement de la productivité grâce à l'emploi de nouvelles techniques actuellement mises au point.

Mais deux ou trois années sont nécessaires avant que cette baisse puisse devenir effective et nous permette d'être concurrentiels. En attendant, l'exportation est possible (elle est réalisée dès cette année) grâce à l'effort consenti par la profession qui s'impose des taxes professionnelles assez lourdes. Compte tenu toutefois de la disparité actuelle des prix, les quantités exportées sont limitées. Il est donc indispensable de soutenir l'effort de la profession pendant un temps limité, en attendant que nos prix soient devenus compétitifs.

Cette aide sera octroyée pour l'organisation et le développement des ventes à l'étranger (implantation de circuits commerciaux).

L'industrie française des pêches se trouve actuellement et se trouvera encore dans les années à venir particulièrement menacée en raison :

— de l'émancipation politique et économique d'un certain nombre d'Etats, en particulier les Etats africains d'expression française qui ont consenti un effort particulier en faveur de la pêche et qui souhaitent voir leur production déboucher sur le marché français ;

— de l'appauvrissement des fonds et de l'extension des eaux territoriales et des zones réservées qui entraînent une diminu-

tion du rendement et imposent à l'armement la recherche de nouveaux lieux plus éloignés, d'où augmentation du coût des exploitations ;

— de l'évolution technique très rapide qui pose des problèmes de choix très délicats, plus spécialement dans le domaine des investissements ;

— enfin, de l'accroissement de la concurrence étrangère résultant de la libération des échanges et de l'abaissement des droits de douane tant dans le cadre de la C. E. E. que vis-à-vis des pays tiers.

Déjà, l'on a pu constater cette année, sur tout le littoral, une dégradation continue des prix à la production. Malgré l'augmentation des tonnages débarqués, la valeur de la production a notablement baissé.

Pour faire face à ces menaces, l'administration de tutelle s'attache à la réalisation à Bruxelles de la politique commune des pêches, avec le souci constant d'aboutir à une harmonisation des conditions de concurrence par la suppression des subventions accordées par nos partenaires. Les travaux ont commencé et il y a tout lieu d'espérer la mise sur pied de cette politique commune en 1965.

En outre, en raison des perturbations survenues cette année dans le marché du hareng, compromettant la rémunération des pêcheurs, le Gouvernement français vient d'user de la possibilité offerte par l'article 44 du traité de Rome d'utiliser comme clause de sauvegarde le régime des prix minima pour ce produit.

#### L'aide à la pêche dans les pays du Marché commun.

En raison de la concurrence internationale de très nombreux pays — et en particulier nos partenaires du Marché commun, mais aussi la Grande-Bretagne, le Danemark, la Norvège, l'Espagne, le Portugal, etc. — cherchent à aider leur flotille de pêche.

Un récent rapport de l'O. C. D. E., condamnant d'ailleurs cette politique croissante d'aide, permet d'apprécier les raisons et l'importance de ces aides.

D'une façon générale, l'effort des gouvernements porte sur les investissements ou sur l'exploitation — quelquefois sur les deux secteurs à la fois.

Pour les investissements, l'évolution technique, l'accroissement du tonnage et de la puissance mis en œuvre, le développement des auxiliaires et de l'emploi du froid, créent des besoins d'investissements qui entraînent souvent l'intervention gouvernementale.

Pour l'exploitation, les aides sont distribuées, soit pour améliorer le revenu de l'exploitant, soit pour maintenir le prix du poisson au débarquement à un prix normal. Si les objectifs et les méthodes de ces deux systèmes diffèrent, il faut souligner que leurs résultats peuvent influencer le prix.

Les pays qui ont des aides à l'exploitation ont aussi des aides aux investissements, car il est logique d'admettre que l'amélioration de la production et de la rentabilité peut, à terme, permettre de rendre inutile l'aide à l'exploitation.

Il est à noter que les aides aux industries de transformation sont moins répandues quoique parfois substantielles. Quant au secteur distribution il ne reçoit, le plus souvent, d'aide que dans le cadre de systèmes plus larges s'adressant à l'ensemble des activités de distribution.

Il n'existe pas d'aide directe à l'exportation des produits de la pêche, cependant certaines aides financières accordées dans certains pays, peuvent prendre la forme d'aide indirecte à l'exportation.

Ces aides prennent, dans l'ensemble :

— soit la forme de subventions provenant de dotations budgétaires et distribuées directement ou par l'intermédiaire d'organismes spécialisés ;

— soit la forme de prêts pouvant être distribués, par le Gouvernement ou par des organismes spécialisés avec, dans certains cas, possibilités de remploi des remboursements de prêt qui sont alors versés à un fonds spécial.

Il existe, en outre, trois autres systèmes d'aide :

a) Les garanties de prêts qui incitent les banques à intervenir ;

b) Les bonifications d'intérêt ;

c) Les prestations de services sans frais ou à prix réduits.

Sans vouloir entrer dans le détail de ce très intéressant rapport, votre commission a estimé utile d'énumérer ici les mesures prises à cet égard chez nos partenaires du Marché commun.

Prêts accordés par le Gouvernement fédéral ou par les Länder pour la pêche côtière et la petite pêche hauturière : maximum 75 p. 100 de la valeur du navire à 3 p. 100 de six à quinze ans, par le Gouvernement fédéral, à 4 p. 100 de deux à dix ans par les Länder (montant total accordé en 1962 : 1.610.000 F).

Bonification d'intérêt pour la construction de navires mixtes de pêche et la modernisation : réduction d'intérêt des prêts privés de 6,5 à 3 p. 100 (18 millions de francs de prêts ont bénéficié de cette bonification).

Primes pour la démolition des navires de grande et de petite pêche hauturière, de grande pêche aux harengs, de pêches côtières : 400 à 600 DM par T. J. B. (montant total accordé en 1962 : 15 millions de francs).

Prêts destinés à la construction de navires pour la grande pêche hauturière et la grande pêche aux harengs : maximum 25 p. 100 du prix de construction avec plafond de 1,5 million de DM à 4 p. 100 maximum en quatorze ans (montant total accordé en 1962 : 10 millions de francs; cette mesure devait prendre fin en 1964 mais elle a été reconduite).

Subventions pour réduire le prix du carburant Diesel destiné aux navires de pêche : 7 DM par 100 kg de Diesel.

Primes de prises pour l'amélioration de la qualité, précédemment fixées en 1962 de 3 à 10 p. 100, puis en 1963 de 2,5 à 8,5 p. 100 de la valeur des prises destinées à la consommation (montant total accordé en 1962 : 18,5 millions de francs).

Garantie des prêts privés pour l'amélioration du système de distribution de poisson, consentie aux mareyeurs, poissonniers ambulants, restaurateurs ne servant que du poisson : 50 à 70 p. 100 de l'investissement sont garantis pendant dix ans (montant des prêts garantis accordés en 1962 : 1,1 million de francs).

Aide apportée par l'industrie de la pêche sous forme de bonifications d'intérêt sur les prêts destinés aux investissements dans le secteur de la distribution du poisson; les fonds nécessaires sont fournis par des taxes obligatoires payées par les armateurs et premiers acheteurs de poisson : réduction à 66 p. 100 d'un taux d'intérêt maximum de 7,5 p. 100 (de 1956 à 1962 : le montant des réductions octroyées a atteint 1.200.000 F).

#### Belgique.

Prêts et bonifications d'intérêt pour constructions neuves et installation de nouveaux moteurs : prêts à concurrence de 70 p. 100 du coût total (80 p. 100 dans certains cas), à 6,5 p. 100 avec bonification d'intérêt maximum de 3 p. 100 (montant total des prêts accordés : 2 millions de francs belges en 1961, 6 millions de francs belges en 1962).

Bonification d'intérêt sur les prêts destinés à l'amélioration des engins de pêche et autres équipements (montant total : 10.000 F belges par an).

Subventions pour la démolition de navires trop anciens ou non rentables, dans la limite de 5.000 francs belges par T. J. B. et sous réserve que le navire démolit soit remplacé par un navire neuf (montant total accordé au cours des neuf premiers mois de 1963 : 740.000 francs belges).

Subventions pour couvrir une partie de la différence entre les prix de vente à la criée de certaines espèces de poissons et les prix des produits animaux fixés par le Gouvernement : l'Etat couvre 75 p. 100 des dépenses totales, le reste étant à la charge des armateurs; (montant de la part de l'Etat : 1961, 450.000 francs belges; 1962, 600.000 francs belges).

Prêts destinés, en particulier, à favoriser la modernisation du secteur de la transformation et de la distribution. (Ce système ne s'applique pas seulement à la distribution du poisson, mais aussi aux autres secteurs de l'économie).

#### Pays-Bas.

Garanties de prêts destinés au remplacement des navires trop anciens par des navires modernes, à concurrence de 37,5 p. 100 de l'investissement total, à intérêt variant de 4,5 à 5,5 p. 100 en vingt ans.

Garantie des prêts consentis aux pêcheurs qui ont perdu leurs lieux de pêche à la suite de l'assèchement de l'Ysselmeer (Zuiderzee), à concurrence de 75 p. 100 du prix d'achat des navires d'occasion.

Garantie des prêts pour la pêche à la crevette, à concurrence de 75 p. 100 du prix d'achat de bateaux d'occasion.

Subventions à « l'Association coopérative des pêcheurs au long cours » pour la pêche expérimentale dans les lieux de pêche

éloignés; (Équipement : 55.000 fl. par bateau; Dépenses pour les pilotes de pêche et les radio-opérateurs : 10.000 fl. par bateau; Subvention de 500 fl. pour chaque jour en mer des dix bateaux participants).

Garantie des prêts pour l'amélioration de l'équipement de l'industrie de transformation (les conditions sont fixées individuellement dans chaque cas — intérêt 5,5 p. 100; durée maximum dix ans).

#### Italie.

Subventions pour la construction de navires de pêche en haute mer, versées aux chantiers navals à concurrence de 30 p. 100 de la construction pour les bateaux d'au moins 500 T. J. B., avec moteur d'au moins 1.200 CV.

Prêts à faible taux d'intérêt aux entreprises de pêche de petite et de moyenne importance; ces prêts peuvent servir à différents objets et sont prélevés sur un fonds d'avance renouvelable; ces prêts ne dépassent pas 80 p. 100 de l'investissement ou 10 millions de lires (délai maximum : dix ans à 2 p. 100) (montants accordés en 1961 : 3 millions de francs).

Subventions aux pêcheurs du Sud de l'Italie, jusqu'à 40 p. 100 du montant total de l'investissement (montants accordés en 1961 : 20.800.000 F).

Bonifications d'intérêt sur les prêts privés aboutissant à une réduction de 3 p. 100 du taux des prêts portant un intérêt de 7 p. 100.

#### L'aide à la pêche en France : le « plan de relance ».

Après une réorganisation à la fin de l'année 1963, le plan de relance a choisi quelques secteurs d'intervention : implantation du froid à bord et à terre, vulgarisation des techniques, formation économique des professionnels, protection des fonds et amélioration des circuits de commercialisation.

Un effort tout particulier a été porté en 1964 dans le secteur de la commercialisation notamment en Méditerranée par l'implantation d'usines de conserves ou d'ateliers de salaisons et d'ateliers de mareyage tant privés que coopératives. Plus du quart du budget du plan de relance a été consacré à ces opérations car c'est en ouvrant les portes de sortie de la production que l'on tendra à résoudre ses problèmes.

Dans le cadre de la vulgarisation des techniques, l'on peut affirmer que la mécanisation du relevage des filets est entrée dans les mœurs à bord des navires sardiniers, ainsi que l'équipement en cales réfrigérées qui permettent aux pêcheurs de pêcher à moindre effort et en plus grande quantité un poisson de meilleure qualité vendu à un meilleur prix. Plus de cent patrons pêcheurs ont été aidés en vue de se procurer ces équipements. Cet effort se portera en 1965 sur la vulgarisation des chaluts pélagiques tant pour les navires artisans que pour les navires de grande pêche.

Dans le domaine de la politique des ressources, les prospections effectuées par deux chalutiers de pêche au large, au Sud-Ouest de l'Islande, ont porté leurs fruits puisque une quinzaine de chalutiers pratiquent actuellement ces nouveaux fonds. Pour la pêche artisanale, l'accent a été mis sur la nécessité de protéger les fonds côtiers, à crustacés et des cantonnements ont été créés sur toute la côte dont l'approvisionnement en crustacés grainés a été financé sur le budget du plan de relance.

Sur son exercice 1964, le plan de relance a affecté plus de :  
500.000 F au chapitre de la vulgarisation des techniques;  
600.000 F aux opérations d'installation du froid à bord des navires;  
250.000 F à l'approvisionnement des crustacés;  
150.000 F aux voyages d'étude des professionnels;  
200.000 F à la conchyliculture;  
350.000 F au secteur de la commercialisation du poisson;  
Plus de 1 million de francs au secteur de la transformation.

Ces actions seront poursuivies sur le budget de 1965 (4 millions de francs) au titre d'un effort particulier sera effectué en faveur de la modernisation et de la reconversion de la flotte.

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 vendredi 23 octobre 1964 ainsi que les rapports et avis annexés.

1<sup>re</sup> séance : page 3841. — 2<sup>e</sup> séance : page 3869. — Rapports et avis : page 3883