

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 25 novembre 1969.

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1970, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,  
Rapporteur général.

TOME II

### LA SITUATION FINANCIERE DES DIVERS SECTEURS DE L'ACTIVITE DE L'ETAT

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresto, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguette, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Jean-Marie Louvel, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexes), 836 (tomes I à XVI), 837 (tomes I à XIX), 838 (tomes I à III), 839 (tomes I à VI), 840 (tomes I à V) et in-8° 150.

Sénat : 55 (1969-1970).

Lois de finances. — Administration - Entreprises nationalisées - Charbonnages de France - Electricité de France - Gaz de France - Régie nationale Renault - Société nationale des chemins de fer français - Régie autonome des transports parisiens - Compagnie générale transatlantique - Air France - Sécurité sociale.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
CHAPITRE PREMIER. — <i>Le secteur administratif</i> .....	7
I. — L'évolution du budget.....	7
II. — Les charges de la trésorerie.....	9
CHAPITRE II. <i>Le secteur des activités industrielles de l'Etat</i> .....	13
I. — Vue d'ensemble sur la situation actuelle des entreprises publiques.	13
II. — La situation des grandes entreprises nationalisées.....	16
— Charbonnages de France.....	16
— Electricité de France.....	38
— Gaz de France.....	52
— Régie nationale des usines Renault.....	65
— Société nationale des chemins de fer français.....	77
— Régie autonome des transports parisiens.....	89
— Compagnie générale transatlantique.....	106
— Compagnie générale Air France.....	126
III. — Observations générales.....	141
CHAPITRE III. — <i>Le secteur des activités de l'Etat</i> .....	149
I. — La situation financière de la Sécurité sociale.....	149
II. — Observations générales.....	155
CHAPITRE IV. — <i>La situation financière de l'ensemble des activités de l'Etat</i> .	161
I. — Les dépenses globales de l'Etat.....	161
II. — L'endettement public.....	164

---

Mesdames, Messieurs,

Après avoir, dans un premier tome, situé le projet de budget de 1970 dans le contexte économique et financier actuel, votre Rapporteur général consacre ce second tome à l'analyse de la situation financière des divers secteurs de l'activité de l'Etat. Il y a examiné successivement le secteur administratif traditionnel, les entreprises nationalisées et la Sécurité sociale, puis s'efforce de présenter un tableau de la situation financière globale de l'Etat.

## CHAPITRE PREMIER

### LE SECTEUR ADMINISTRATIF

La gestion des opérations administratives de l'Etat est retracée dans le budget dont il convient de suivre l'exécution au cours des premiers mois de 1969.

#### I. — L'évolution du budget.

Après le vote de la loi de finances, le budget de 1969 se présentait ainsi qu'il suit :

Charges globales .....	175.006 millions de francs.	
Ressources globales .....	168.662	—
Découvert .....	6.344	—

\*  
\* \*

L'article 32 de la loi présenté au cours de l'examen du texte par le Parlement prévoyait un programme d'économies dont seul le montant global était fixé : 2.833 millions. Le détail des économies a été donné dans l'arrêté du 24 janvier 1969 repris dans la loi de finances rectificative du 16 mai 1969.

D'autre part, la loi du 25 septembre 1969 portant diverses dispositions d'ordre fiscal a créé des ressources nouvelles.

#### a) La loi de finances rectificative du 16 mai 1969.

Elle ratifie l'arrêté du 24 janvier 1969 en ce qui concerne les économies qui, pour un montant de 2.803 millions de francs, s'appliquent aux domaines suivants :

Concours aux entreprises nationales .....	1.068 millions de francs.	
Dépenses militaires .....	400	—
Dépenses de fonctionnement des services civils .....	860,5	—
Dépenses d'équipement des services civils .....	224,6	—
Prêts et avances .....	250,0	—

Elle crée des ressources nouvelles pour un montant de 138,9 millions de francs, la moitié étant fournie par un versement supplémentaire du Fonds de soutien aux hydrocarbures.

b) *La loi de redressement du 25 septembre 1969.*

Elle comporte les mesures fiscales suivantes qui porteront effet en 1969 :

- majoration des acomptes d'impôts sur les sociétés ;
- reconduction de la double vignette ;
- et, éventuellement, prélèvement exceptionnel sur les profits des établissements financiers.

Leur produit n'a pas été chiffré sauf pour la première où il atteint 900 millions.

\*  
\* \*

Sur le plan réglementaire, *deux décrets d'avances* ont été pris ; tous les deux concernent les dépenses supplémentaires qui ont été exposées au cours de la campagne référendaire et de la campagne présidentielle :

- celui du 5 avril pour 17,5 millions ;
- celui du 23 mai pour 47 millions.

Ils n'ont pas encore fait l'objet d'une ratification.

\*  
\* \*

Un collectif sera présenté au Parlement en fin d'année de manière à régulariser les crédits nécessités par l'organisation de la rentrée scolaire de 1969, par certaines prestations sociales et pour tenir compte des conséquences de la dévaluation.

En contrepartie, des réductions de dépenses ont déjà été opérées en juillet et en août dernier :

- interdiction faite aux administrations de commander des véhicules neufs à l'exception des véhicules utilitaires ;
- suspension des recrutements de personnel jusqu'au 31 décembre prochain, à l'exception de ceux qui sont opérés par voie de concours précédemment annoncés et des personnels d'enseignement nécessaires pour la rentrée scolaire et universitaire ;

— blocage de la moitié des crédits de matériel disponibles à la date du 11 août, à l'exception des dotations nécessaires à l'entretien des routes et à la rentrée scolaire ;

— blocage d'un montant de 5,2 milliards de francs d'autorisations de programme versés à un Fonds d'action conjoncturelle.

Ces économies ont été évaluées à 400 millions de francs pour l'exercice.

## II. — Les charges de la Trésorerie.

Au cours des huit premiers mois de l'année 1969, la trésorerie a dû faire face à des charges sensiblement inférieures à celles de la période correspondante de l'année précédente, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

### Exécution des lois de finances et amortissement de la dette. (Huit premiers mois.)

	1969 (Chiffres provisoires.)	1968
	(En milliards de francs.)	
<b>I. — Exécution des lois de finances :</b>		
<b>A. — Opérations à caractère définitif :</b>		
— Exercice précédent (solde).....	— 5	— 3,08
— Exercice courant :		
— Dépenses .....	— 92,63	— 83,15
— Recettes .....	+ 95,60	+ 77,65
	+ 2,97	— 5,50
	— 2,03	— 8,58
<b>B. — Opérations à caractère temporaire :</b>		
— Dépenses des comptes de prêts..	— 2,89	— 2,38
— Solde des autres comptes spéciaux.	— 4,33	— 4,20
— Recettes (comptes de prêts).....	+ 1,58	+ 1,32
Solde B.....	— 5,64	— 5,26
Total I.....	— 7,67	— 13,84
<b>II. — Charges d'amortissement de la dette publique .....</b>	— 0,68	— 0,70
Total général.....	— 8,35	— 14,54

Les opérations d'exécution des lois de finances pendant les huit premiers mois de l'année se sont traduites, du fait d'un accroissement de 23 % des recettes et bien que les charges supportées au titre de la période complémentaire aient été particulièrement lourdes, par un découvert qui représente la moitié de celui de l'année précédente : 7,67 milliards de francs contre 13,84 milliards de francs.

L'exécution des opérations à caractère définitif de l'exercice en cours se traduit par un excédent de 2,97 milliards contre un déficit de 5,50 milliards il y a un an.

La charge laissée par les opérations à caractère temporaire est légèrement supérieure à celle de l'an passé à pareille époque : — 5,64 milliards de francs contre — 5,26 milliards en raison notamment de la progression des dépenses des comptes de prêts.

Les charges d'amortissement de la dette publique comprises, le découvert a atteint, fin août dernier, 8,35 milliards.

\*  
\* \*

Quels ont été les moyens dont la trésorerie a disposé pour faire face à ces charges ? Ils figurent dans le tableau ci après :

**Opérations de trésorerie.**

	1969 (Chiffres provisoires.)	1968
	(En milliards de francs.)	
<i>I. — Ressources courantes.</i>		
A. — Emprunt dans le public.....	»	»
B. — Bons du Trésor émis dans le public.....	+ 1,50	+ 1,08
C. — Correspondants et divers.....	— 1	+ 6,44
Total I.....	+ 0,50	+ 7,52
<i>II. — Concours du système bancaire.</i>		
A. — Effets publics détenus par les banques et la Banque de France.....	+ 3,73	+ 2,71
B. — Concours de la Banque de France (avances à l'Etat, mobilisation d'obligations cautionnées et d'effets à moyen terme détenus par la Caisse des dépôts).....	+ 4,12	+ 4,31
Total II.....	+ 7,85	+ 7,02
Total général.....	+ 8,35	+ 14,54

Les *ressources courantes* n'ont produit qu'un demi milliard de plus qu'en 1968. Les concours des correspondants du Trésor ont diminué d'un milliard en raison du resserrement de leurs trésoreries. Il a donc fallu procéder à des émissions et à des adjudications de bons du Trésor pour un montant important, et à des taux, dans le second cas, dépassant 10 %.

Il a fallu également avoir recours au *système bancaire* pour des montants supérieurs à ceux de l'année précédente : 7,85 milliards contre 7,02 milliards.

Le plafond des avances de la Banque de France a été atteint d'une manière quasi permanente et l'Etat a dû user de sa deuxième ligne de réserve, la mobilisation des obligations cautionnées et celle des effets à moyen terme détenus par la Caisse des Dépôts.

Les rentrées fiscales de fin d'année et le ralentissement des dépenses devraient atténuer quelque peu le découvert.

## CHAPITRE II

### LE SECTEUR DES ACTIVITES INDUSTRIELLES DE L'ETAT

#### I. — VUE D'ENSEMBLE SUR LA SITUATION DES ENTREPRISES PUBLIQUES

Comme nous le signalons chaque année, le secteur des activités industrielles de l'Etat, secteur dont l'importance n'a fait que croître depuis la guerre, représente un chiffre d'affaires considérable. Or, bien qu'il s'agisse, en fait, de dépenses publiques puisqu'elles sont effectuées par des organismes dont l'Etat est propriétaire soit en totalité, soit en quasi-totalité, le Parlement n'a pas normalement à en connaître, étant donné l'autonomie financière dont jouissent les établissements intéressés. Tout au plus, à l'occasion d'une loi de programme, le législateur est-il amené à examiner une fraction plus ou moins importante des investissements de telle ou telle grande entreprise publique.

Par ailleurs, chaque année, figurent au budget des crédits destinés au versement de subventions à certaines entreprises nationales.

Ce n'est donc que d'une manière extrêmement fragmentaire que le Parlement se trouve saisi des questions intéressant le secteur des activités industrielles de l'Etat, alors que ce secteur, de par son importance tant économique que financière, joue un rôle de premier plan dans la vie de la Nation. Aussi votre Rapporteur général s'efforcera-t-il, chaque année, de fournir quelques précisions à ce sujet, d'une part, en essayant d'évaluer l'importance globale des opérations effectuées par les entreprises nationalisées, ainsi que les charges directes imposées tant au budget qu'au Trésor par ces entreprises, et, d'autre part, en analysant plus en détail la situation économique et financière de six ou sept établissements nationalisés pris parmi les plus importants.

Comme nous l'avons signalé à plusieurs reprises, l'évolution du volume global des dépenses du secteur nationalisé soulève de grandes difficultés en raison du nombre sans cesse croissant des entreprises faisant partie du domaine industriel et commercial de l'Etat, entreprises dont beaucoup contrôlent de multiples filiales et sous-filiales.

Dans l'impossibilité de procéder au calcul exact du volume des affaires de cet énorme ensemble, votre Rapporteur général a, jusqu'ici, été obligé de limiter ses investigations aux seules très grandes entreprises et n'a pu, par ailleurs, tenir compte de leurs filiales. Par conséquent, les résultats obtenus sont certainement très incomplets ; néanmoins, ils permettent d'avoir un ordre de grandeur valable de l'importance du secteur des activités industrielles de l'Etat.

Par ailleurs, et en tout état de cause, certaines réserves doivent être formulées. Les entreprises nationalisées, du fait même de leur caractère industriel et commercial, établissent seulement des états de prévisions de recettes et de dépenses et n'ont pas juridiquement de budget, bien qu'elles emploient parfois ce terme. Or, ces prévisions, qui excluent notamment toute notion de crédits limitatifs, se trouvent souvent contredites par les faits et peuvent faire ressortir des différences importantes avec les résultats réellement enregistrés. En outre, certaines entreprises n'établissent pas de tels états de prévisions ou, si elles le font, ceux-ci ont un caractère purement interne et ne sont pas connus ; dans ce cas, il est nécessaire de recourir à des extrapolations en partant de résultats antérieurs et en se fondant sur l'évolution de la conjoncture dans le secteur considéré.

Enfin, la notion même de dépenses globales n'est pas toujours entendue de la même manière par les différentes entreprises, notamment en ce qui concerne la comptabilisation des dépenses faites par l'entreprise pour son propre compte.

C'est compte tenu de ces différents correctifs que nous avons essayé de chiffrer la masse globale des dépenses du secteur industriel de l'Etat et avons obtenu les résultats suivants :

- pour 1969 : 90 milliards de francs ;
- pour 1970 : 96 milliards de francs.

Nous examinerons en détail dans les pages qui vont suivre la situation des huit grandes entreprises nationalisées suivantes :

- les Charbonnages de France ;
- l'Electricité de France ;
- le Gaz de France ;
- la Régie nationale des usines Renault ;
- la Société nationale des chemins de fer français ;
- la Régie autonome des transports parisiens ;
- la Compagnie générale transatlantique ;
- la Compagnie nationale Air France.

Enfin, dans une dernière section, nous présenterons les observations générales auxquelles conduira cet examen.

## II. — LA SITUATION DES GRANDES ENTREPRISES NATIONALISEES

### Charbonnages de France.

#### A. — LA SITUATION DU MARCHÉ CHARBONNIER

##### 1° Exercice 1968.

L'exercice 1968 a été caractérisé par une production faible, un écoulement dans l'ensemble satisfaisant et une reprise aux stocks importante de produits marchands.

Après la période de grève de mai-juin qui avait détérioré les résultats jusqu'alors encourageants, la situation du marché charbonnier a retrouvé au cours des derniers mois un rythme favorable.

*Les ressources.* — La régression prévue de la production des houillères a été aggravée par des grèves. Sur l'ensemble de l'année, les bassins ont produit 43,536 millions de tonnes, soit 11,7 % de moins qu'en 1967 et 8,5 % de moins que le tonnage prévu au Plan. Les importations (apport sarrois compris) ont de leur côté peu évolué par rapport à l'an dernier : 15,570 millions de tonnes au lieu de 15,503 millions de tonnes.

En raison de cette diminution des ressources et d'un écoulement relativement satisfaisant, l'année s'est soldée, pour la première fois depuis 1964, par une reprise aux stocks de 1,543 million de tonnes pour l'ensemble des bassins. Le déstockage de produits marchands a été de 1,619 million de tonnes, mais, en revanche, du fait de l'hydraulicité supérieure à la moyenne la consommation des centrales minières a été très faible et a entraîné la mise aux stocks de 76.000 tonnes de produits secondaires.

Au 31 décembre 1968, les stocks totaux s'élevaient à 11,4 millions de tonnes, soit 5,5 millions de tonnes de produits marchands et 5,9 millions de tonnes de produits secondaires, contre 12,9 millions de tonnes au 31 décembre 1967.

La situation des ventes des bassins. — Perturbé par les grèves, l'écoulement de la production s'est néanmoins effectué dans des conditions satisfaisantes en raison de la demande importante de la sidérurgie, des enlèvements très corrects des foyers domestiques et du développement des exportations. Par ailleurs, les expéditions de charbons industriels ont été supérieures au niveau escompté.

Les bassins ont expédié aux différents secteurs de consommation 35,889 millions de tonnes, soit 3 % de moins qu'en 1967. Les ventes des bassins du Centre-Midi ont régressé de 6 %, alors que la chute des réalisations des bassins du Nord et de Lorraine a été limitée respectivement à 2 % et 1 %.

L'analyse des ventes des bassins aux différents secteurs de consommation donne lieu aux remarques suivantes :

La consommation de la *Société nationale des chemins de fer français* a été plus forte que prévu en raison du développement du trafic et de retards dans le programme de mise en circulation des machines diesel de grande puissance. Au total, la S. N. C. F. a enlevé 455.000 tonnes de charbons pour la traction, tonnage inférieur à ses besoins l'obligeant à reprendre 194.000 tonnes aux stocks au cours de l'année pour les amener au niveau de 86.000 tonnes fin décembre.

En ce qui concerne *Gaz de France*, après l'arrêt de la cokerie de Rouen au début d'avril, seules restaient en activité à la fin de 1968 l'usine à gaz de Belfort et la cokerie de Strasbourg. Les fournitures des bassins ont été de 29.000 tonnes.

En 1968, *Electricité de France* a consommé 12.506.000 tonnes de houille, soit 6,5 % de plus qu'en 1967 bien que le coefficient de productibilité hydraulique ait dépassé de 15 % celui de l'an dernier. A l'inverse la consommation des centrales minières n'a été que de 6.345.000 tonnes, en diminution de 15 % sur celle de 1967.

L'amélioration de l'activité de la *Sidérurgie* qui s'était déjà fait sentir dans les derniers mois de 1967 s'est affirmée fortement en 1968.

Malgré l'incidence des grèves qui se sont prolongées jusqu'à fin juin dans les usines sidérurgiques du Nord, la production d'acier brut a dépassé pour la première fois 20 millions de tonnes,

s'inscrivant à 103,8 % de celle de 1967. La production de fonte brute a atteint 104,7 % des réalisations de l'année précédente.

Les achats de la sidérurgie en charbons et cokes français ont atteint 9.009.000 tonnes, en augmentation de 2 % sur l'an passé.

Pour le *secteur industriel*, bien que l'indice de la production industrielle n'ait progressé que de 3,9 % en 1968, le désir des industriels de reconstituer leurs stocks, un certain retard dans les transformations au fuel dû au manque de trésoreries ainsi qu'une excellente campagne sucrière ont maintenu les livraisons de charbons des bassins à un niveau supérieur à celui escompté. Au total, les bassins ont expédié 7.911.000 tonnes à ce secteur de consommation.

Satisfaisante au cours des quatre premiers mois, pratiquement inexistante au moment des grèves, l'activité du secteur *foyers domestiques* a retrouvé dès juillet une cadence favorable accélérée par le désir des négociants et des consommateurs de constituer des stocks.

Les livraisons totales des bassins se sont élevées à 8.558.000 tonnes, au lieu de 8.711.000 tonnes en 1967, ce qui représente 2 % seulement de moins. Il faut toutefois signaler que l'indice de dureté de l'hiver 1968 a été de 1,08 au lieu de 0,98 en 1967.

Le secteur des *exportations* est en net développement.

Les tonnages exportés ont atteint 1.165.000 tonnes, en augmentation de 14 % par rapport à 1967. Cette augmentation intéresse exclusivement les pays de la Communauté dont les achats augmentent de 23 % alors que les expéditions dans les pays tiers diminuent de 27 %.

## 2° *Le premier semestre 1969.*

Le marché charbonnier n'a pas subi de modifications importantes par rapport à 1968 : la production des bassins est restée inférieure au Plan et s'est écoulee régulièrement (1).

---

(1) Il convient de tenir compte, en se référant aux réalisations du premier semestre 1968, que celles-ci ont été fortement perturbées par les événements de mai-juin.

A la fin du premier semestre la perte de production par rapport au Plan était de 1.039.000 tonnes : 22.898.000 tonnes au lieu de 23.937.000 tonnes, soit — 4,3 %. Par rapport au premier semestre de 1968, la chute est de 1,9 %.

En face de cette ressource nationale relativement faible, la demande de charbon dans tous les secteurs est au contraire plus forte qu'escomptée, surtout celle de la sidérurgie.

Les importations, notamment celles de charbons à coke, se sont, de ce fait, développées. Au cours du premier semestre elles ont atteint 7.832.000 tonnes, soit 12,3 % de plus que pendant la même période de l'an dernier.

La réduction des stocks des bassins s'est poursuivie au cours des premiers mois de 1969, mais à une cadence plus faible qu'à la fin de 1968.

Entre le premier janvier et le 30 juin, les bassins ont repris 297.000 tonnes en tous produits, soit 212.000 tonnes de produits marchands et 85.000 tonnes de produits secondaires.

Au 30 juin, les stocks totaux des bassins s'établissaient à 11.100.000 tonnes dont 5.300.000 tonnes de produits marchands et 5.800.000 tonnes de produits secondaires.

Les ventes totales des bassins pour le premier semestre 1969 se sont élevées à 19.386.000 tonnes. Elles avaient été de 17.541.000 tonnes pendant la même période de l'an dernier.

Dans les différents secteurs, les livraisons des bassins se présentent de la manière suivante :

Les enlèvements de la Société nationale des chemins de fer français pour la traction sont de plus en plus faibles (246.000 tonnes), mais restent néanmoins supérieurs aux prévisions.

*Gaz de France* a fermé début avril la cokerie de Strasbourg, dernière cokerie gazière en activité et ne consomme donc plus de charbon.

En ce qui concerne *Electricité de France*, le volume très important des apports hydrauliques, qui ont été supérieurs de 16 % à la moyenne pour l'ensemble du premier semestre, a

amené E. D. F. à développer au maximum sa production hydraulique.

De ce fait, la consommation en charbon des centrales thermiques d'Electricité de France a été limitée à 5.512.000 tonnes, inférieure de 1,3 % à celle de la même période 1968.

Les livraisons de charbon des bassins ont été néanmoins conformes aux engagements pris par E. D. F., ce qui a conduit à une augmentation des stocks, qui sont passés de 4.075.000 tonnes au 31 décembre 1968 à 4.509.000 tonnes au 30 juin 1969.

De leur côté, les centrales minières n'ont consommé que 2.571.000 tonnes, soit 88 % du tonnage de l'an dernier.

Pour la *sidérurgie*, les commandes de produits sidérurgiques ont été fortes, tant à l'intérieur qu'à l'exportation, et le marché très ferme ne semble pas devoir se ralentir durant les prochains mois. Au cours du premier semestre 1969, les productions de fonte et d'acier brut représentent respectivement 118,5 % et 119,7 % de celles du même semestre de 1968.

Les demandes de coke de haut fourneau restent donc très élevées : les bassins français distillent au maximum de leurs capacités de fabrication et pour tenir ce rythme sont obligés d'acheter des tonnages importants de charbons gras. Pour les six premiers mois de 1969, les livraisons des bassins en coke se sont élevées à 2.887.000 tonnes, soit une augmentation de 19,3 % par rapport au premier semestre 1968.

La production de l'*industrie* est en croissance soutenue depuis le début de l'année. Les carnets de commandes des industriels sont bien garnis et les stocks de marchandises demeurent faibles. Cette activité satisfaisante jointe à la reconstitution des stocks de charbons des sucreries maintient les livraisons des bassins à un niveau plus élevé que celui escompté, et cela malgré la progression de la consommation de fuel qui se situe aux environs de 13 %. Les bassins ont expédié au cours du premier semestre de l'année 4.069.000 tonnes de charbons industriels, tonnage supérieur de 5,6 %

à celui réalisé pendant les mêmes mois de 1968. Le développement du fuel et du gaz, bien que rapide, reste néanmoins freiné par le coût élevé des investissements nécessaires à la transformation des chaufferies. Cette situation conjoncturelle momentanément favorable ne modifie cependant pas la tendance à terme.

Après des réalisations satisfaisantes au cours du premier trimestre, la demande de *charbons domestiques* s'est sérieusement dégradée. Par rapport aux résultats du premier semestre de 1968, qui avait compté deux mois de livraisons très faibles, la progression a été limitée à 2 % : 4.234.000 tonnes au lieu de 4.169.000 tonnes l'an dernier.

La demande en anthracite reste satisfaisante, notamment dans le Bassin du Nord, et dépasse même pour certaines catégories les disponibilités du bassin. En revanche, les ventes d'agglomérés ordinaires continuent de décroître.

Les *exportations* se développent dans des proportions très importantes. La demande de coke de tous calibres ainsi que celle des noisettes et braisettes est extrêmement pressante.

Les tonnages exportés pendant le premier semestre s'établissent à 800.000 tonnes, soit 56 % de plus que pendant la même période de l'an dernier ; cet accroissement concerne pour 56 % les exportations vers la C. E. C. A. et pour 49 % celles vers les pays tiers.

## B. — LA PRODUCTION DES HOUILLÈRES NATIONALES.

### 1° Houille.

En 1968, la production des houillères de bassin a atteint 43.536.000 tonnes. Elle a été inférieure de 5.762.000 tonnes, dont 2.237.000 tonnes dues aux grèves de mai-juin, soit 11,7 %, à celle de l'année 1967 et inférieure également de 4.060.000 tonnes au programme. Les exploitations à ciel ouvert ont fourni un peu plus de 1 % de cette production, soit 478.000 tonnes, tonnage inférieur de 24.000 tonnes à celui de 1967 et de 37.000 tonnes aux prévisions.

La production française totale s'est élevée à 45.132.000 tonnes. La mine de lignite d'Arjuzanx, exploitée à ciel ouvert par Electricité de France, a produit 1.551.000 tonnes, soit 349.000 tonnes de plus qu'en 1967. Les petites mines exceptées de la nationalisation n'ont extrait que 45.000 tonnes, en recul de 9.000 tonnes sur l'année précédente.

**Production nette de houille et lignite.**

	1966	1967	1968
	(En milliers de tonnes.)		
Nord - Pas-de-Calais .....	25.278	23.432	19.672
Lorraine .....	15.482	15.032	13.827
Centre - Midi .....	11.096	10.834	10.037
dont :			
Loire .....	2.108	2.006	1.760
Cévennes .....	1.862	1.697	1.556
Blanzly .....	2.206	2.180	2.030
Aquitaine .....	1.682	1.670	1.602
Provence .....	1.615	1.728	1.671
Auvergne .....	832	801	736
Dauphiné .....	791	752	682
Ensemble des bassins.....	(1) 51.895	49.298	43.536
France entière.....	52.902	50.555	45.132

(1) Y compris la production réalisée à titre d'essai dans l'Aumance (39.000 tonnes en 1966).

Globalement, le recul de la production de l'ensemble des bassins s'est nettement accentué par rapport à 1967, par suite de la diminution des jours ouvrés, de la régression des effectifs et de l'augmentation des jours de grève ; par contre, les jours de chômage pour mévente ont diminué.

C'est donc dans le Nord - Pas-de-Calais que la baisse a été la plus forte, atteignant 16 %, au lieu de 7,3 % en 1967. En Lorraine, la régression de la production a été de 8 %, résultant à la fois de la fusion des effectifs du fond, de la grève de mai-juin et du chômage pour mévente. Dans le Centre - Midi, le rythme de la récession a varié selon les bassins. C'est dans la Loire qu'il

a été le plus élevé avec un taux de 12,3 % ; dans les Cévennes, le taux de régression a atteint 8,3 % ; dans le Dauphiné, le recul a été de 9,3 %, soit une baisse de 70.000 tonnes. En Auvergne, la baisse a été de 8,1 % ; à Blanzky, le recul a été de 6,9 % ; en Aquitaine, le taux atteint 4,1 %, dont la majeure partie est imputable aux grèves, le bassin n'ayant pas dû chômer pour raison économique.

\*  
\* \*

En ce qui concerne le rendement, le redressement constaté en 1967 pour le rendement fond s'est poursuivi en 1968. Pour l'ensemble des bassins, la progression par rapport à l'année précédente a été de 4,9 % comme en témoigne le tableau ci-après :

**Rendement fond houille et lignite.**

	1966	1967	1968
	(En kilogrammes.)		
Nord - Pas-de-Calais .....	1.707	1.805	1.842
Lorraine .....	3.453	3.703	3.888
Centre-Midi .....	2.249	2.396	2.569
Dont :			
Loire .....	1.877	2.003	2.011
Cévennes .....	1.628	1.657	1.856
Blanzky .....	2.306	2.465	2.730
Aquitaine .....	2.471	2.598	2.765
Provence .....	4.477	4.870	5.165
Auvergne .....	2.343	2.436	2.485
Dauphiné .....	2.291	2.415	2.530
Ensemble des bassins.....	2.140	2.285	2.398
France entière.....	2.140	2.285	2.398

Le rendement fond et jour a évolué dans le même sens, bien que d'une manière plus faible.

**Rendement fond et jour houille et lignite.**

	1966	1967	1968
	(En kilogrammes.)		
Nord - Pas-de-Calais .....	1.205	1.252	1.245
Lorraine .....	2.277	2.443	2.483
Centre-Midi .....	1.518	1.609	1.706
Dont :			
Loire .....	1.312	1.388	1.394
Cévennes .....	1.168	1.154	1.257
Blanzey .....	1.536	1.661	1.814
Aquitaine .....	1.619	1.737	1.828
Provence .....	2.758	2.973	3.158
Auvergne .....	1.494	1.550	1.579
Dauphiné .....	1.613	1.689	1.741
Ensemble des bassins.....	1.478	1.560	1.598
France entière.....	1.503	1.596	1.651

A titre documentaire, nous indiquons ci-après les rendements fond obtenus dans les différentes houillères européennes. Il convient toutefois de souligner que les conditions naturelles des gisements variant très sensiblement selon les différents bassins, il ne saurait être question de procéder à une comparaison pure et simple de ces différents chiffres.

**Rendement fond des houillères européennes (1).**

	1966	1967	1968 (3)
	(En kilogrammes.)		
France (2).....	2.104	2.241	2.347
Allemagne .....	3.050	3.390	3.677
Belgique .....	1.996	2.088	2.220
Pays-Bas .....	2.305	2.428	2.570
Royaume-Uni .....	2.717	2.861	3.138

(1) Origine : Office statistique des Communautés européennes.

(2) Lignite exclu, petites mines incluses.

(3) Chiffres provisoires.

## 2° Evolution des prix de vente de la houille depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1968.

En 1968, comme pendant les années précédentes, il n'a pas été enregistré de modifications importantes des barèmes des houillères hors taxe.

Par contre, il faut rappeler les profondes modifications intervenues dans le régime de la T. V. A. : le taux applicable au charbon, qui était précédemment de 10 %, a été porté à 13 % le 1<sup>er</sup> janvier 1968 et à 15 % le 1<sup>er</sup> décembre (l'incidence sur les prix hors taxe est passée de 11,11 % à 14,94 %, puis 17,65 %).

Simultanément, le régime de la T. V. A. a été étendu jusqu'au stade des ventes par les détaillants aux consommateurs domestiques, alors que précédemment la seule taxe locale de 2,75 % était applicable à ce stade ; de plus, les prix de transport, jusqu'alors exonérés de taxe sur le chiffre d'affaires, ont été assujettis à la T. V. A. au taux normal de 16 2/3 % et, après le 1<sup>er</sup> décembre, de 19 %.

Comme par le passé, les T. V. A. facturées à un industriel ou à un commerçant assujetti à ce système sont déductibles, de sorte que l'incidence de ces changements fiscaux s'est traduite pour l'essentiel par une majoration du taux et par l'imposition des ventes de détail à la T. V. A. au lieu de la taxe locale.

Toutefois, le Gouvernement a voulu éviter en janvier 1968 que ce nouveau régime se traduise immédiatement par une augmentation des prix de détail des charbons qui aurait été de l'ordre de 5 %, soit de 7 à 18 F/tonne suivant les sortes, l'importance des livraisons et les points de consommation. A cet effet, le montant de la T. V. A. applicable aux ventes au détail du charbon a été limité jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1968 à 10 %, les bassins ont été invités à réduire de 2 F/tonne les prix des sortes destinées aux foyers domestiques et les prix de la S. N. C. F. ont été spécialement réduits dans ce domaine.

Les prix des barèmes français ont donc été modifiés dès le 1<sup>er</sup> janvier 1968, les majorations d'hiver applicables aux sortes pour foyers domestiques étant très généralement réduites de 2 F/tonne ; simultanément, quelques autres corrections sont intervenues : une baisse de 2 F/tonne dans le Nord pour le poussier de coke métallurgique et les fines lavées maigres et l'inscription de nouvelles sortes de coke de fonderie aux barèmes du Nord et de la Loire.

Le 1<sup>er</sup> avril, de nouveaux barèmes ont été mis en application ; ils n'ont comporté que peu de modifications, soit essentiellement des réductions de prix de 1 à 9 F sur quelques sortes pour foyers domestiques et quelques rares augmentations sur des qualités particulièrement demandées ; les barèmes complémentaires relatifs aux variations saisonnières, aux primes de stockage et de conditionnement ont été également corrigés légèrement dans un sens favorable aux consommateurs.

Le 16 octobre 1968, les bassins ont appliqué des augmentations comprises entre 1,50 F/tonne et 3,50 F/tonne à certaines sortes pour foyers domestiques afin de compenser en partie l'augmentation des prix de revient consécutive aux événements de mai et juin.

Dans les premiers mois de 1969, les bassins français ont appliqué quelques majorations de prix rendues possibles par une situation commerciale favorable.

Au début de mars, les charbons du Nord et du Pas-de-Calais, principalement utilisés par l'industrie, sidérurgie et Electricité de France exclues, ont été majorés de 4 % ; les prix de quelques classés de la Loire et d'Aquitaine ont été augmentés de 2 % environ.

Enfin, le 1<sup>er</sup> avril 1969 est intervenue une hausse de la majorité des sortes destinées aux foyers domestiques, cette majoration étant également au maximum de 4 % ; les agglomérés du Nord et du Pas-de-Calais n'ont toutefois pas été touchés par ce mouvement ; par ailleurs, la hausse applicable aux classés du Bassin de Lorraine n'est intervenue que le 16 mai 1969.

### 3° *Les industries annexes.*

#### a) *Agglomération.*

La diminution des ventes d'agglomérés que l'on constate depuis 1964 s'est à nouveau vérifiée en 1968.

La production totale d'agglomérés a été limitée à 4.549.000 tonnes, ce qui représente 94 % des réalisations de l'an dernier.

Les usines d'agglomération des bassins ont produit 3.589.000 tonnes, soit 6,4 % de moins qu'en 1967. La régression des fabrications de boulets, qui a atteint 8,2 %, a été en partie compensée par une augmentation de 1,9 % de la production d'agglomérés défumés (1.063.000 tonnes au lieu de 1.043.000 tonnes).

L'agglomération hors mines a supporté dans des proportions moindres que les Houillères la réduction des besoins : ses fabrications n'ont en effet diminué que de 4 %. Le recul de la production des boulets a été de 6,4 % mais en revanche celle d'agglomérés défumés a progressé de 7,5 % (185.000 tonnes au lieu de 172.000 tonnes).

La production de briquettes s'amenuise de plus en plus. Elle n'a été que de 64.000 tonnes pour cette dernière année.

**Production d'agglomérés.**

	1966	1967	1968
	(En milliers de tonnes.)		
<i>Boulets.</i>			
Bassins .....	2.850	2.711	2.489
Mines non nationalisées.....	23	22	18
Agglomérateurs .....	920	780	730
<b>Total .....</b>	<b>3.793</b>	<b>3.513</b>	<b>3.237</b>
<i>Agglomérés défumés.</i>			
Bassins .....	936	1.043	1.063
Agglomérateurs .....	163	172	185
<b>Total .....</b>	<b>1.099</b>	<b>1.215</b>	<b>1.248</b>
<i>Briquettes.</i>			
Bassins .....	132	80	37
Agglomérateurs .....	33	29	27
<b>Total .....</b>	<b>165</b>	<b>109</b>	<b>64</b>
<i>Ensemble.</i>			
Bassins .....	3.918	3.834	3.589
Mines non nationalisées.....	23	22	18
Agglomérateurs .....	1.116	981	942
<b>Total .....</b>	<b>5.057</b>	<b>4.837</b>	<b>4.549</b>

En 1969, la réduction de la production se poursuit, les ventes s'avérant de plus en plus difficiles.

b) Electricité.

En 1968, les centrales électriques minières n'ont produit que 10,4 milliards de kWh, soit 11,6 % de moins qu'en 1967 (11,8 milliards de kWh). Cette diminution a concerné tous les bassins, mais plus spécialement celui du Nord - Pas-de-Calais, qui a accusé une baisse de 14,2 %. Dans le Centre - Midi, mention particulière doit être faite du bassin de Provence, qui a augmenté sa production de 15,4 % avec l'utilisation à pleine puissance du nouveau groupe de 250 MW mis en service à la fin du premier semestre de 1967.

Les grèves de mai-juin, mais aussi une hydraulité supérieure à la moyenne, avec un coefficient de productibilité de 1,07 au lieu de 0,93 en 1967, ont été responsables de la baisse de production de l'ensemble des centrales minières.

Production d'énergie électrique par bassin.

	1966	1967	1968
	(En millions de kWh.)		
Nord - Pas-de-Calais .....	5.283	5.177	4.440
Lorraine .....	2.577	2.965	2.745
Loire .....	574	714	565
Cévennes .....	230	444	299
Blanzy .....	158	224	133
Aquitaine .....	414	519	379
Provence .....	867	1.517	1.751
Auvergne .....	71	95	52
Dauphiné .....	59	157	74
Total .....	10.233	11.812	10.438

\*  
\* \*

En 1969, la situation des centrales minières apparaît comme encore plus difficile qu'au cours de l'exercice précédent. Il est probable que la production totale de l'année s'établira aux environs de 9.500 millions de kWh.

La capacité de production des cokeries s'est maintenue durant l'année au niveau de 25.700 tonnes par jour.

La production globale effective, malgré les grèves de mai, a été égale à celle de 1967. Elle a atteint 8.064.000 tonnes (soit une moyenne journalière de 22.033 tonnes) dont 177.000 tonnes de produits semi-carbonisés et d'agglomérés distillés.

**Production de coke, semi-coke et agglomérés distillés.**

	1966	1967	1968
	(En milliers de tonnes.)		
Nord - Pas-de-Calais .....	5.036	4.792	4.672
Lorraine .....	2.504	2.417	2.572
Loire .....	406	369	348
Aquitaine .....	505	462	472
<b>Total .....</b>	<b>8.451</b>	<b>8.040</b>	<b>8.064</b>
<b>Moyennes journalières.....</b>	<b>23,2</b>	<b>22</b>	<b>22</b>

Quant aux ventes, elles sont retracées dans le tableau ci-dessous :

**Vente de coke, semi-coke et d'agglomérés distillés.**

	1966		1967		1968	
	1.000 tonnes.	%	1.000 tonnes.	%	1.000 tonnes.	%
Sidérurgie .....	5.404	64,6	5.133	64,6	5.377	65,8
Autres industries.....	1.453	17,4	1.398	17,6	1.385	17
Foyers domestiques et petite industrie.....	685	8,2	622	7,8	589	7,2
Autres destinataires.....						
Exportations .....	218	2,6	210	2,7	260	3,2
Consommations intérieures....	602	7,2	580	7,3	556	6,8
<b>Total .....</b>	<b>8.362</b>	<b>100</b>	<b>7.943</b>	<b>100</b>	<b>8.167</b>	<b>100</b>
<b>Variations des stocks.....</b>	<b>+ 89</b>		<b>+ 95</b>		<b>- 103</b>	

c) Gaz.

Les trois tableaux ci-après donnent les différentes statistiques concernant la production et la vente de gaz.

On notera que malgré une légère hausse de la production de coke, la quantité de gaz de four produite n'a pas varié par rapport à celle de 1967.

La production de gaz de gazogène a poursuivi sa régression et l'extraction du grisou a baissé légèrement.

**Production et achats de gaz.**

	1966	1967	1968				
	Année.	Année.	Année.	1 <sup>er</sup> trim.	2 <sup>e</sup> trim.	3 <sup>e</sup> trim.	4 <sup>e</sup> trim.
	(En millions de thermies P. C. S.)						
<b>Production.</b>							
Nord - Pas-de-Calais ....	9.746	9.304	8.914	2.597	1.828	1.971	2.518
Lorraine .....	5.577	5.621	6.003	1.548	1.417	1.434	1.604
Loire .....	750	666	607	180	153	130	144
Aquitaine .....	998	934	948	257	236	218	237
	17.071	16.525	16.472	4.582	3.634	3.753	4.503
<b>Achats.</b>							
Nord - Pas-de-Calais ....	31	77	65	19	8	18	20
<b>Total .....</b>	<b>17.102</b>	<b>16.602</b>	<b>16.537</b>	<b>4.601</b>	<b>3.642</b>	<b>3.771</b>	<b>4.523</b>

**Origine du gaz produit.**

	1966	1967	1968				
	Année.	Année.	Année.	1 <sup>er</sup> trim.	2 <sup>e</sup> trim.	3 <sup>e</sup> trim.	4 <sup>e</sup> trim.
	(En millions de thermies P. C. S.)						
Gaz de four.....	16.174	15.391	15.391	4.285	3.378	3.514	4.214
Gaz de gazogène.....	142	120	97	40	17	15	25
Grisou .....	755	1.014	984	257	239	224	264
<b>Production totale.</b>	<b>17.071</b>	<b>16.525</b>	<b>16.472</b>	<b>4.582</b>	<b>3.634</b>	<b>3.753</b>	<b>4.503</b>

**Consommation de gaz par grandes catégories de consommateurs.**

	1966		1967		1968	
	Millions de thermies P. C. S.	%	Millions de thermies P. C. S.	%	Millions de thermies P. C. S.	%
Chauffage des fours....	6.912	40,4	6.560	39,5	6.651	40,2
Chimie .....	4.447	26	4.382	26,4	4.049	24,5
Réseaux de distribution.	3.833	22,4	3.834	23,1	3.651	22,1
Industrie .....	57	0,4	55	0,3	167	1
Consommations intérieures .....	1.553	9,1	1.547	9,3	1.783	10,8
Pertes et fermetures....	300	1,7	224	1,4	236	1,4
<b>Total .....</b>	<b>17.102</b>	<b>100</b>	<b>16.602</b>	<b>100</b>	<b>16.537</b>	<b>100</b>

*d) Activités chimiques.*

Les Houillères ont perdu la gestion de leurs usines de chimie le 1<sup>er</sup> janvier 1968, date de création de la Société chimique des charbonnages. Toutefois, les formalités juridiques d'apport à cette nouvelle société des usines des Houillères, ainsi que de leurs filiales chimiques, n'ont été terminées qu'à la fin de 1968. Pendant cet exercice, la Société chimique des charbonnages a agi comme « gérante libre » des usines des Houillères.

La production a été la suivante :

	1967	1968
<i>Usines des houillères.</i>		
Ammoniac (1.000 tonnes d'azote).....	285	335
Engrais et produits azotés divers (1.000 tonnes d'azote) .....	247	282,5
Benzol (1.000 tonnes).....	93	92
Goudron (1.000 tonnes).....	136	139
Styrène produit (1.000 tonnes).....	41	46
<i>Filiales.</i>		
Ammoniac (1.000 tonnes d'azote).....	303	274
Engrais, etc. (1.000 tonnes d'azote).....	260	223

C. — QUESTIONS DE PERSONNEL

1° *Les effectifs.*

Le tableau ci-dessous fournit l'évolution des effectifs globaux des Houillères depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1968 en distinguant le personnel ingénieur, le personnel E. T. A. M. (employés administratifs, techniciens et agents de maîtrise) et le personnel ouvrier :

D A T E S	O U V R I E R S	E. T. A. M.	I N G E N I E U R S	E N S E M B L E
31 décembre 1967.....	131.232	18.934	1.590	151.756
31 mars 1968.....	128.148	18.884	1.578	148.610
30 juin 1968.....	125.212	18.692	1.563	145.467
30 septembre 1968.....	120.859	18.511	1.528	140.898
31 décembre 1968.....	118.774	18.232	1.505	138.511
31 mars 1969.....	115.849	17.928	1.480	135.257
30 juin 1968.....	111.811	17.703	1.467	130.981

2° *Les rémunérations.*

Depuis 1964 et jusqu'en 1968, la détermination de l'évolution des salaires dans les Houillères s'est effectuée conformément à la procédure adoptée par le Gouvernement à la suite du rapport Toutée.

Pour 1968, le Gouvernement avait prévu une certaine augmentation de la masse salariale dans le cadre de la procédure habituelle. Cette augmentation a été remise en cause par les mesures prises en mai et juin à la suite des négociations engagées avec les organisations syndicales, la revalorisation de la rémunération intervenue au 1<sup>er</sup> janvier 1968 restant acquise.

Compte tenu de toutes les mesures prises en application du protocole du 7 juin 1968 (notamment modification du coefficient des bassins du Centre-Midi, modification des conditions d'attribu-

tion de la prime de résultats et majoration des compléments d'ancienneté) l'augmentation de la masse salariale 1968 (calculée à activité constante) par rapport à 1967 s'établit à 10,06 % et à 9,08% si l'on exclut la variation due à l'incidence de la technicité, de l'ancienneté et à l'accroissement du taux de prime de résultats.

Par ailleurs, les taux de prime de résultats ont été au premier semestre 1968 de 15,54 % des salaires et au second semestre de 15,12 %.

Enfin le montant de la part annuelle de productivité est passé de 135 F en 1967 à 150 F en 1968.

Pour 1969, en attendant que soit définie une nouvelle procédure, un cadre provisoire a été fixé par le Gouvernement pour les négociations salariales et c'est au sein de l'entreprise que les discussions ont eu lieu cette année. L'accroissement de masse 1969/1968 (hors incidences dues à l'ancienneté, à la technicité et à l'accroissement du taux de prime de résultats) atteint 4,43 % en dehors de toute augmentation propre à l'année 1969 et cela du seul fait du niveau des salaires en fin 1968 par rapport à la moyenne de 1968.

Le Gouvernement a décidé en février d'accorder une augmentation de masse supplémentaire (hors variations dues à l'ancienneté, à la technicité et à l'accroissement du taux de prime de résultats) de 1,65 % de la masse 1968.

Compte tenu de cette décision, les relèvements des rémunérations globales (par rapport au niveau du 31 décembre 1968) ont été les suivants :

- au 1<sup>er</sup> avril 1969 : + 1,58 % ;
- au 1<sup>er</sup> octobre 1969 : le 1,58 % est porté à 3,16 %.

Le taux de la prime de résultats a été pour le premier semestre 1969 de 16,08 % et le montant de la part annuelle de productivité est passé à 160 F.

\*

\* \*

Les salaires moyens des ouvriers (compte non tenu des avantages en nature — logement et chauffage — ni des indemnités payées les jours fériés et de repos) ont évolué en conséquence comme l'indique le tableau suivant.

	FOND	JOUR	FOND + JOUR
--	------	------	-------------

(En francs.)

*Salaires moyens journaliers sans prime de résultats.*

Premier trimestre 1968.....	42,26	33,40	39,38
Deuxième trimestre 1968.....	42,94	34,15	39,92
Troisième trimestre 1968.....	44,48	35,77	41,48
Quatrième trimestre 1968.....	45,63	36,68	42,61
Année 1968.....	43,76	34,95	40,79
Premier trimestre 1969 (1).....	45,81	36,79	42,75
Deuxième trimestre 1969 (1).....	46,54	37,40	43,44

*Salaires moyens avec prime de résultats.*

Année 1968.....	50,18	40,04	46,77
Premier trimestre 1969 (1).....	52,93	42,50	49,39
Deuxième trimestre 1969 (1).....	53,66	43,11	50,08

(1) Les salaires indiqués pour le premier et le deuxième trimestre 1969 tiennent compte d'une P. A. P. dont la valeur a fait l'objet d'une estimation.

*Les charges connexes des salaires ont, de leur côté, évolué dans les conditions suivantes entre 1967 et 1968.*

**Charges connexes.**

(En pourcentage des salaires, jours de repos payés, appointements et primes de résultats.)

	1967	1968
Prestations familiales.....	10,86	9,81
Risque vieillesse (C. A. N. et retraites complémentaires) .....	12,35	12,16
Risque maladie-maternité.....	7,99	9,28
Accidents du travail :		
Incapacité permanente.....	5,46	5,50
Incapacité temporaire.....	3,60	3,74
Formation professionnelle.....	2,87	2,66
Congés payés et jours fériés payés.....	13,29	14
Impôt sur les salaires.....	5,17	4,42
Logement .....	14,24	14,87
Chauffage .....	6,21	6,54
Transport du personnel.....	1,28	1,27
Divers .....	3,55	4
Total des charges connexes.....	86,87	88,25

## D. — LES INVESTISSEMENTS

En 1968, les Charbonnages de France ont affecté à leurs dépenses d'investissement une somme de 358 millions de francs, inférieure de près de 15 % à celle de l'exercice 1967.

Les investissements totaux des Houillères ont poursuivi leur décroissance. Toutefois, si cette décroissance est continue pour les deux rubriques « habitations et investissements sociaux » et « travaux miniers », en revanche les investissements des « industries de transformation » ont amorcé une reprise en 1965, après un minimum atteint en 1963 et 1964. Cette reprise a pour causes l'engagement de la construction de nouvelles centrales électriques thermiques et le développement de la branche « chimie ».

Le tableau ci-après indique pour 1967 et 1968 la répartition des dépenses d'investissement des Houillères ainsi que les modalités de financement de ces dépenses.

	1968	PREVISIONS 1969
	(En millions de francs.)	
<i>Dépenses.</i>		
Dépenses de travaux neufs (taxes récupérables déduites) :		
Habitations .....	20,1	15,7
Grands ensembles.....	152,3	173,5
Moyen terme.....	185,5	136
Total Travaux neufs.....	357,9	325,2
Intérêts intercalaires.....	10,2	13
Prêts et prises de participation.....	103,7	72
Remboursements de crédits bancaires à moyen terme .....	112,2	168,4
Remboursements d'emprunts.....	225,6	384
Total des dépenses.....	809,6	962,6
<i>Financement.</i>		
F. D. E. S. ....	120	58
Emprunts .....	339,9	342,6
Crédits bancaires à moyen terme.....	115	170
Ressources propres et trésorerie courante....	234,7	392
Total .....	809,6	962,6

E. — SITUATION FINANCIÈRE

Les résultats de l'exploitation des Houillères ont en 1968 continué à se dégrader. Cette situation provient, pour la plus large part, de l'évolution du prix de revient et des recettes de la houille.

Le prix de revient a de 1967 à 1968 augmenté de plus de 10 %, passant de 93,07 F à la tonne à 102,90 F. En pratique, tous les éléments du prix de revient ont augmenté, les uns essentiellement sous l'influence des nouvelles charges salariales, les autres en raison de la baisse de la production.

En regard, le prix moyen des ventes a tendance à marquer une baisse. Il n'est donc pas étonnant que la situation du compte d'exploitation des Houillères apparaisse comme nettement déficitaire.

Résultat brut d'exploitation.

	1967	1968
	(En millions de francs.)	
<i>Recettes nettes.</i>		
Ventes de combustibles.....	2.966	2.890
dont :		
Houille .....	1.812	1.745
Cokes (y compris « Carbolux » et « Carmonoix ») .....	764	768
Agglomérés .....	390	377
Ventes des industries de transformation.....	1.090	702
dont :		
Courant électrique.....	476	509
Gaz et autres sous-produits de la carbonisation .....	229	193
Produits de synthèse et produits des usines chimiques .....	385	»
Recettes des activités diverses et produits accessoires .....	269	316
Total .....	4.325	3.908
Variation des stocks de combustibles et de produits fabriqués.....	+ 77	— 165
	4.402	3.743
<i>Dépenses.</i>		
Frais de personnel et charges connexes.....	3.376	3.259
Consommation de :		
Combustibles achetés.....	72	115
Fournitures .....	1.245	1.002
Frais généraux.....	236	227
Frais financiers.....	280	297
	5.209	4.900
Résultat brut d'exploitation.....	— 807	— 1.157

Après amortissements, la perte nette d'exploitation s'élève à 1.707,4 millions de francs contre 1.422,3 millions en 1967. Compte tenu des pertes et profits exceptionnels et sur exercices antérieurs, qui comprennent la participation de l'Etat au plan d'adaptation des Houillères (1.572,2 millions contre 1.140,9 millions en 1967), le déficit de l'exercice est de 371,3 millions de francs en 1968 contre 522,1 millions en 1967.

Le déficit d'exploitation de 1.707,4 millions de francs résulte d'une perte de 1.709,8 millions de l'activité « extraction de la houille » et d'un bénéfice de 2,4 millions des industries de transformation. La perte de l'activité « extraction de la houille » a été supérieure de 277,4 millions à celle de 1967 et le bénéfice des industries de transformation s'est amenuisé de 7,7 millions.

Les prévisions de l'exercice 1969 font ressortir un chiffre d'affaires, taxes comprises, de 4.237 millions de francs et une perte d'exploitation, après amortissement, de 1.842 millions de francs.

La participation de l'Etat au plan de reconversion des Houillères, d'un montant de 1.831 millions de francs, doit être inscrite au compte de pertes et profits et n'est pas comprise dans le résultat d'exploitation ; mais le résultat final, après pertes et profits, ne sera pas amélioré d'un égal montant, car il subira notamment l'incidence des amortissements exceptionnels qui seront effectués en fin d'exercice par les bassins en récession. En outre, il supportera les 141 millions de francs de dépenses en pertes et profits (rabais sidérurgie, dépenses de conversion...).

Quant à l'exercice 1970, les perspectives actuelles font apparaître une perte d'exploitation voisine de 2 milliards de francs.

## Electricité de France.

### A. — ACTIVITÉ D'ÉLECTRICITÉ DE FRANCE

#### 1° *La consommation d'électricité.*

En 1968, la consommation totale d'énergie exprimée en tonnes d'équivalent charbon a progressé à un rythme plus vif que celui de la production industrielle (+ 5,4 % contre + 4,2 %). Or, on constate que pour la deuxième année consécutive une faible progression de la demande électrique contraste avec une forte augmentation de la demande énergétique totale. La consommation totale française, pertes comprises, atteint 119,2 TWh en 1968 contre 114 TWh en 1967, soit un accroissement de 4,5 %. Ce taux est un des plus bas enregistrés depuis la dernière guerre.

L'analyse des consommations mensuelles fait apparaître clairement l'incidence des événements du printemps sur ces résultats : la demande à la fin du mois de mai et au début juin a été particulièrement faible, plus faible même que celle du mois d'août dont on sait pourtant qu'elle est exceptionnellement déprimée en France, en raison de la concentration des départs en congés. Sans cette rupture et compte tenu du profil conjoncturel de l'année, la consommation se serait située un peu au-dessus de 121 TWh, en accroissement de 6,1 % par rapport à celle de l'année précédente.

Il reste que, depuis quatre ans, les mutations en cours dans l'industrie et les hésitations qui en résultent affectent l'expansion de la demande industrielle.

En particulier, pour 1968, la consommation en haute tension, dont la part est largement prépondérante dans la consommation totale d'énergie électrique, accuse, avec 3,1 % seulement de croissance, un fléchissement plus important que celui de la valeur ajoutée industrielle (4,4 %).

S'agissant tout d'abord des industries légères, outre la rupture de l'activité économique du printemps, il faut tenir compte du rôle exceptionnel que le recours aux importations a joué dans la reprise de fin d'année pour pallier les insuffisances de la production intérieure.

De ce fait, la demande électrique d'un certain nombre de ces industries a été plus faible qu'elle aurait pu l'être dans l'hypothèse d'un rattrapage économique normal (papier-carton + 2 %, textile + 2,5 %, construction mécanique + 4 %). Il est vrai, cependant, que le secteur « autres activités », dont le poids est analogue, a connu pour sa part une croissance plus soutenue (+ 6,4 %).

Plus préoccupante est l'évolution de la demande des industries lourdes, fortes consommatrices d'énergie électrique, car elle se poursuit depuis quelques années. Certes la régression de la consommation des Houillères a été exceptionnellement forte (— 5,1 %) en raison de l'interruption d'activité de mai. Mais la conjoncture n'explique pas tout en ce qui concerne l'électrométallurgie (+ 1,7 %) et l'électrochimie (— 2,4 %). En effet, l'essor de ces industries en métropole a été limité par le niveau des prix du kilowattheure très haute tension fortement obérés jusqu'ici par le coût des combustibles qui en constitue le poste le plus important.

En revanche, la consommation en basse tension a augmenté dans de fortes proportions. Si l'accroissement observé (+ 9,4 %) est légèrement inférieur au taux moyen constaté depuis 1960 (+ 10,2 %), le développement de la consommation domestique, très soutenu, voire en légère accélération (+ 11,3 % contre 10,8 % en moyenne depuis 1960), laisse néanmoins penser que le léger tassement des autres composantes de la consommation basse tension trouve son explication dans le ralentissement de l'activité économique du secteur des services.

On notera enfin que le maximum annuel de la demande journalière a atteint 426 GWh contre 397,2 GWh en 1967, soit 7,3 % de plus qu'en 1967, et que la plus forte puissance appelée a été de 21 GW contre 19,5 GW en 1967.

Les perspectives de l'exercice 1969 s'annoncent, par contre, beaucoup plus favorables par suite notamment d'une forte progression de la consommation en haute tension, comme permettent de le constater les deux tableaux suivants.

**Consommation globale d'électricité.**  
(Tous producteurs.)

	1968	1969 (prévisions).	VARIATION 1969/1968 (prévisions).
	(En milliards de kWh.)		
Haute tension.....	82,8	89,8	+ 8,3 %
Basse tension.....	27,6	31	+ 12,3 %
Consommation générale.....	110,4	120,8	+ 9,3 %
Pertes .....	8,8	9,7	+ 10,2 %
Consommation totale (pertes comprises)...	119,2	130,5	+ 9,5 %

**Consommation propre de la clientèle d'Electricité de France.**

	1968	1969 (prévisions).	VARIATION 1969/1968 (prévisions).
	(En milliards de kWh.)		
Haute tension.....	(1) 71,8	78,3	+ 8,9 %
Basse tension.....	26,1	29,3	+ 12,3 %
Consommation générale.....	97,9	107,6	+ 9,9 %

(1) Dont 2,9 tWh livrés à l'exportation et 3,2 tWh aux régies et distributeurs non nationalisés.

2° *La production d'électricité.*

La production des centrales exploitées par l'Etablissement s'est élevée, en 1968 à 93,4 TWh, en augmentation de 8,7 % sur celle de l'année 1967. Elle a représenté 79,2 % de la production nationale d'énergie électrique (77 % en 1967).

*Production thermique classique et nucléaire.* — Les centrales thermiques d'Electricité de France ont produit 46,6 TWh, soit près des deux tiers de la production thermique nationale ; par comparaison avec l'année précédente l'accroissement est de 5,8 %.

La production des centrales nucléaires s'est élevée à 3,1 TWh, représentant 6,6 % de la production d'origine thermique de l'Établissement (2,1 TWh en 1967, représentant 4,7 %) :

— les tranches 1 et 2 de la centrale de Chinon ont fonctionné de façon satisfaisante, étant noté que Chinon - 1 a été arrêtée plus de cinq mois pour décharger le combustible, la conception de cette installation ne permettant pas le déchargement en marche. Les coefficients de disponibilité des deux tranches ont été respectivement de 42 % et 65 % ;

— la tranche 3 de la centrale de Chinon dont le second groupe a été couplé au réseau le 25 mars 1968 a donné lieu à un certain nombre de mises au point au cours de l'année. Sa disponibilité, affectée par des incidents de combustibles, n'a été que de 24 %. La situation devrait redevenir normale à la fin de l'année 1969 ;

— les tranches de Marcoule, exploitées en commun par le Commissariat à l'Énergie atomique et Électricité de France ont présenté un coefficient de disponibilité de 96 % ;

— la centrale de Chooz a été pratiquement arrêtée toute l'année, pour procéder à la modification des structures internes du réacteur à la suite d'une avarie mécanique dans le cœur du réacteur. Elle doit être remise en service, en principe, au cours du dernier trimestre de l'année 1969 ;

— la centrale des Monts-d'Arrée enfin, dont le réacteur est exploité par le Commissariat à l'Énergie atomique et l'installation de production d'énergie par l'Électricité de France, a été arrêtée au mois d'août 1968 à la suite d'incidents d'échangeurs. Cette installation sera indisponible jusqu'au début de 1970.

*Production hydraulique.* — L'année 1968 a été caractérisée par une bonne hydraulicité : le coefficient de productibilité hydraulique a été en effet de 1,07, valeur qui n'est dépassée en moyenne que trois années sur dix.

La production des centrales hydro-électriques exploitées par Électricité de France a atteint 46,8 TWh en 1968, soit, par rapport à l'année 1967, une augmentation de près de 12 %.

Les deux tableaux suivants donnent la décomposition pour les années 1968 et 1969, d'une part de la production totale française, d'autre part de la production propre d'Electricité de France.

**Production totale française d'électricité.**

	1968	1969 (prévisions).
	(En milliards de kWh.)	
Thermique classique .....	64,3	} 73,9
Nucléaire .....	3,2	
Hydraulique .....	50,2	
Solde des échanges avec l'étranger.....	1,5	1,5
<b>Total .....</b>	<b>119,2</b>	<b>130,5</b>
Coefficient d'hydraulicité .....	1,07	1,08

**Production propre d'Electricité de France.**

	1968	1969 (prévisions).
	(En milliards de kWh.)	
Thermique classique.....	43,5	} 53,3
Nucléaire .....	3,1	
Hydraulique .....	36,7	
<b>Total E. D. F. ....</b>	<b>83,3</b>	<b>95</b>
Part d'E. D. F. dans la production nationale...	70 %	73 %

*3° Evolution de la tarification.*

*Tarifs des fournitures basse tension.* — Le niveau des prix des fournitures basse tension a subi trois modifications depuis la fin de l'année 1967 :

— la réforme des taxes sur le chiffre d'affaires au 1<sup>er</sup> janvier 1968 a porté de 5 à 13 % le taux de la T. V. A. sur les ventes d'électricité en basse tension en supprimant par ailleurs la taxe locale de 2,75 %. A la demande du Gouvernement, Electricité de France a pratiqué sur ses prix hors taxes une baisse de 5,69 % annulant, au niveau des prix taxes comprises, l'incidence de cette réforme ;

— un relèvement uniforme des tarifs de 3 % a été autorisé par le Gouvernement, le 21 août 1968, maintenant ainsi un niveau de prix hors taxes inférieur aux prix en vigueur le 31 décembre 1967. L'ensemble de ces deux modifications (1<sup>er</sup> janvier et 21 août) a entraîné une perte de recettes, pour l'exercice 1968, de 220 millions de francs par rapport aux recettes auxquelles aurait conduit le maintien, pendant toute l'année, des prix hors taxes en vigueur du 31 décembre 1967 ;

— une hausse uniforme de 4 % a été autorisée à partir du 1<sup>er</sup> août 1969 par un arrêté du 30 juillet 1969. A la suite de cette dernière hausse, les prix hors taxes sont à peine supérieurs (1 %) aux prix en vigueur depuis juillet 1967, l'index économique basse tension étant passé de 18.460 à 18.650.

*Tarifs des fournitures en haute tension.* — a) En application des dispositions de l'arrêté du 29 novembre 1968, les prix des fournitures haute tension ont été modifiés comme suit le 1<sup>er</sup> décembre 1968 :

— l'index économique électrique haute tension a été porté de 10.184 à 10.845 soit une hausse de 6,5 % ;

— la réduction uniforme de 0,30 centime par kWh, instituée par l'arrêté du 13 juillet 1967 pour répercuter dans les tarifs la baisse à franc constant du coût du combustible consommé dans les centrales thermiques, a été portée parallèlement à 0,44 centime par kWh.

La hausse moyenne résultant de ces dispositions est de 4,8 %.

b) L'évolution de la structure des coûts pour les fournitures de très longue durée a conduit à élaborer une variation tarifaire dite « Tarif longues utilisations ». Elle s'applique aux industries qui présentent des consommations annuelles représentant 5.000 à 6.000 heures de la puissance souscrite.

#### 4° Incidence de la fiscalité frappant l'électricité.

*Fournitures basse tension.* — Les ventes d'électricité basse tension étaient en décembre 1967 passibles de deux taxes sur le chiffre d'affaires :

— T. V. A. de 5 % ;

— taxe locale de 2,75 %.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1968, la taxe locale a été supprimée et le taux de la T. V. A. a été porté à 13 %. Une réduction des tarifs hors taxes a permis d'éviter la répercussion de cette hausse dans les prix taxes comprises.

Au 1<sup>er</sup> décembre 1968, le taux de la T. V. A. a été porté de 13 à 15 %.

De plus, les prix de vente continuent à supporter :

— les taxes instituées au titre de la loi du 13 août 1926, perçues au profit des communes, syndicats de communes ou départements, atteignant 12 % et même exceptionnellement 25 % ;

— des majorations de tarifs ou surtaxes perçues au profit de l'autorité concédante (commune, syndicat ou département), elles-mêmes assujetties à la T. V. A.

*Fournitures haute tension.* — Deux modifications du taux de la T. V. A. applicables aux fournitures haute tension sont intervenues :

- passage de 10 à 13 % au 1<sup>er</sup> janvier 1968,
- passage de 13 à 15 % au 1<sup>er</sup> décembre 1968.

## B. — QUESTIONS DE PERSONNEL

### 1° *Les effectifs.*

Les effectifs d'Electricité de France ont évolué, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1967, dans les conditions ci-après :

	31 décembre 1967.	31 mars 1968.	30 juin 1968.	30 septembre 1968.	31 décembre 1968.	31 mars 1969.	30 juin 1969.
<b>Agents statutaires :</b>							
Cadres .....	9.429	9.494	9.571	9.614	9.727	9.809	9.867
Maîtrise .....	28.874	29.133	29.342	29.463	29.652	30.005	30.145
Exécution .....	54.189	53.920	54.103	54.001	54.396	54.010	54.085
<b>Total .....</b>	<b>92.492</b>	<b>92.547</b>	<b>93.016</b>	<b>93.078</b>	<b>93.775</b>	<b>93.824</b>	<b>94.097</b>
<b>Agents temporaires.....</b>	<b>1.684</b>	<b>1.750</b>	<b>1.738</b>	<b>1.867</b>	<b>1.368</b>	<b>1.303</b>	<b>1.239</b>
<b>Total général.....</b>	<b>94.176</b>	<b>94.297</b>	<b>94.754</b>	<b>94.945</b>	<b>95.143</b>	<b>95.127</b>	<b>95.336</b>

L'augmentation lente, mais continue, des effectifs constatée les années précédentes se poursuit. Par ailleurs, on doit noter une réduction du nombre des agents temporaires au profit des personnels statutaires.

## 2° Les rémunérations.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1968, les rémunérations du personnel d'Electricité de France ont évolué dans les conditions ci-après :

- 1<sup>er</sup> janvier 1968 : majoration du salaire de base au 31 décembre 1967 de 3,80 % (1) (2) ;
- 1<sup>er</sup> avril 1968 : majoration du salaire de base portée à 4,45 % : 0,65 % (2) ;
- 1<sup>er</sup> juin 1968 : majoration du salaire de base portée à 8,45 % : 4 % (3) ;
- 1<sup>er</sup> octobre 1968 : majoration du salaire de base portée à 10,45 % : 2 % (3).

D'autre part, est intervenue une modification de la grille des coefficients se traduisant, en moyenne, par une hausse des rémunérations :

- au 1<sup>er</sup> avril 1968, de 0,9 % (1) ;
- au 1<sup>er</sup> juin 1968, de 2,2 % (2).

Egalement est intervenue le 1<sup>er</sup> juin 1968 une majoration de la gratification de fin d'année équivalant à une hausse des rémunérations de 0,8 % (2).

La prime de productivité bloquée depuis 1964 à 1,8 mensualité de novembre a été ramenée, au 1<sup>er</sup> juin 1968, à 1,2 mensualité de décembre, en contrepartie de son intégration partielle dans le salaire de base et sans effet sur le niveau des rémunérations.

— au 1<sup>er</sup> avril 1969 est intervenue une majoration du salaire de base (en prenant comme référence celui en vigueur au 31 décembre 1968) de 2 %.

Il est prévu de porter cette majoration à 4 % dans le courant du quatrième trimestre 1969.

---

(1) Dont 0,30 % au titre de rattrapage de l'année 1967.

(2) Mesures décidées dans le cadre de la procédure Toutée.

(3) Mesures décidées à la suite des événements de mai 1968.

### C. — LES INVESTISSEMENTS

Les installations de production mises en service par l'établissement en 1968 apportent au réseau général :

- en thermique classique, une puissance nette de 1.535 MW ;
- en thermique nucléaire, une puissance nette de 240 MW ;
- en hydraulique, une productibilité nouvelle de 1.154 GWh.

En *thermique classique*, l'année 1968 a vu la mise en service de la centrale de Porcheville B.

En outre, quatre tranches de 250 MW ont été couplées au réseau dans les centrales suivantes :

- Le Havre (première tranche) ;
- Nantes-Cheviré (cinquième tranche) ;
- Blénod-lès-Pont-à-Mousson (troisième tranche) ;
- Loire-sur-Rhône (deuxième tranche).

En *thermique nucléaire*, le deuxième groupe turbo-alternateur de 240 MW de la tranche 3 de la centrale nucléaire de Chinon (480 MW) a été mis en exploitation ; le premier groupe l'avait été en 1967.

En *hydraulique*, les opérations les plus importantes concernent les aménagements de Vouglans et du mont Cenis.

Les deux premiers groupes de la centrale de Vouglans, sur l'Ain, alimentés par un réservoir de 425 millions de mètres cubes de capacité utile, ont été mis en service ; la centrale comportera deux autres groupes au stade définitif.

A la centrale de Villarodin, située sur l'Arc et utilisant la part française des eaux de l'aménagement franco-italien du mont Cenis, les deux groupes qui l'équipent ont été couplés au réseau.

Les autres couplages au réseau intervenus en 1968 concernent :

- Gerstheim, sur le Rhin, où la mise en service des groupes bulbe n<sup>os</sup> 5 et 6, d'une puissance unitaire de 23 MW, représente

l'étape finale de cet aménagement ; les quatre autres groupes avaient été couplés en 1967 ;

— Castirla (deux groupes de 14,4 MW), première phase de l'aménagement du Golo, en Corse ;

— Les Fades, sur la Sioule (un groupe de 29 MW).

Le réseau de transport d'énergie à haute tension s'est accru au cours de l'année de :

— 1.550 kilomètres de lignes et câbles ;

— 150 cellules de postes à haute tension ;

— une puissance de transformation totale s'élevant à 5.074 MVA.

Le programme des travaux prévus en 1968 sur les réseaux de distribution a pu, dans son ensemble, être exécuté malgré les retards pris en mai dernier.

Les constructions nouvelles, extensions ou renforcements de réseaux ont porté sur :

— 36.000 kilomètres de lignes ;

— 12.300 postes de transformation.

Le programme thermique classique décidé pour 1969 comporte deux tranches du palier technique 600 MW (Porcheville et Le Havre) et une tranche du palier 250 MW à Bordeaux-Ambes A (cinquième tranche), toutes trois alimentées au fuel-oil.

Au programme hydraulique 1969, trois aménagements, apportant au total un gain de productibilité annuelle moyenne de 364 GWh, sont prévus notamment :

— Prades, sur la Seuge, affluent de l'Allier ;

— Revin, dans les Ardennes (station de transfert d'énergie par pompage).

On trouvera, ci-après, le détail des dépenses d'équipement effectuées en 1968 et 1969 par Electricité de France.

**Programme d'équipement 1968.**

	CARACTERISTIQUES				DEPENSES (en millions de francs).	
	Cours d'eau.	Productible en GWh.	Mise en service.	Coût total.	1968 Résultats.	1969 Prévisions.
<i>Hydraulique.</i>						
Quinson (Basses-Alpes, Var).....	Verdon.	101	1973	63	0,2	»
Brommat II (Aveyron).....	Truyère.	100	1973	167	1,1	5
Arc-Isère, Le Colandon Le Breda (Savoie) .....	Arc.	720	Indéterminée.	637	1	»
		921		867	2,3	5
<i>Thermique.</i>						
Ambès A 3 et A 4 (Gironde).....		2.500	1971/1972	375	27	98
Martigues-Ponteau A 1 et A 2 (Bouches-du-Rhône) .....		2.500	1971/1972	390	33,5	101
		5.000		765	60,5	199

**Programme d'équipement 1969.**

	CARACTERISTIQUES				DEPENSES 1969 (prévisions).
	Cours d'eau.	Productible (en GWh).	Mise en service.	Coût total.	(En millions de francs.)
<i>Hydraulique.</i>					
Revin (station de pompage) (Meuse) ..	La Faux.	»	1974-1976	511	6
Prades (Hautes-Loire).....	La Seuge.	44	1972	49	1
		44		560	7
<i>Thermique.</i>					
Porcheville B 2 (Yvelines).....		3.000	1973	405	28
Le Havre A 3 (Seine-Maritime).....		3.000	1973	425	15
Ambès A 5 (Gironde).....		1.250	1973	210	5
		7.250		1.040	48

Le montant annuel des dépenses entraînées par l'exécution des travaux d'investissement d'Electricité de France pour les exercices 1968 et 1969 ainsi que les modalités de financement de ces travaux sont indiqués dans les deux tableaux suivants.

**Montant des investissements effectués en 1968-1969.**

	1968	1969
	Résultats.	Estimation actuelle.
	(En millions de francs.)	
Production hydraulique.....	672	572
Production thermique.....	1.149	1.179
Production nucléaire.....	534	574
Frais de fonctionnement.....	193	212
Intérêts intercalaires.....	355	328
Réseau de grand transport.....	540	600
Autres travaux.....	187	190
Distribution .....	1.155	1.235
Electrification rurale.....	96	130
Investissements annexes.....	144	191
Prêts et participations.....	55	95
<b>Total .....</b>	<b>5.080</b>	<b>5.306</b>
Travaux avec participations de tiers.....	85	54
<b>Total .....</b>	<b>5.165</b>	<b>5.360</b>

**Moyens de financement.**

	1968	1969
	(En millions de francs.)	
Dotation en capital.....	1.000	600
<b>Emprunts :</b>		
Prêts du F. D. E. S. ....	965	630
Emission publique.....	1.045	1.000
Emprunts à l'étranger.....	»	358
Variation des emprunts à moyen terme..	199	350
Crédits à court terme.....	65	»
<b>Sous-total emprunts.....</b>	<b>2.274</b>	<b>2.338</b>
<b>Autres ressources :</b>		
Contribution de l'Etat et des Charbon- nages .....	22	38
Participations de tiers.....	82	54
Ressources de trésorerie propres.....	1.787	2.330
<b>Sous-total autres ressources.....</b>	<b>1.891</b>	<b>2.422</b>
<b>Total général.....</b>	<b>5.165</b>	<b>5.360</b>

### D. — SITUATION FINANCIÈRE

On trouvera ci-après un résumé des résultats financiers d'Electricité de France pour l'exercice 1968 et pour l'exercice 1969 (prévisions).

	RESULTATS 1968	PREVISIONS 1969
	(En millions de francs.)	
Chiffre d'affaires hors taxes (recettes de ventes d'énergie) .....	9.375	10.730
Compte d'exploitation (en comptabilité générale) :		
Produits .....	14.619	16.720
Charges .....	14.778	16.680
Résultats d'exploitation.....	— 159	+ 40

En 1968, les conséquences directes ou indirectes des événements de mai et de juin (augmentation sensible des charges salariales, pertes de recettes) ainsi que la baisse des prix hors taxes des tarifs basse tension, ont entraîné un assez fort déséquilibre du compte d'exploitation qui, malgré une hydraulicité favorable, s'est soldé par une perte de 159 millions de francs.

Le résultat net de l'exercice 1968, compte tenu des opérations enregistrées au compte de pertes et profits, se traduit par une perte de 98 millions de francs.

Les « prévisions 1969 » tiennent compte :

— de l'incidence, en année pleine, des conséquences des événements de mai et juin 1968 ;

— des mesures arrêtées fin novembre 1968 par le Gouvernement : hausse de 4,8 % du niveau des tarifs haute tension, suppression de la taxe sur les salaires ;

— du relèvement de 4 % au 1<sup>er</sup> août 1969 des tarifs basse tension ;

— d'une revision des modalités de calcul de la dotation d'amortissement industriel ;

— des résultats d'exploitation actuellement prévisibles qui bénéficient d'un facteur favorable : un coefficient moyen de productibilité hydraulique largement excédentaire (1,15 pour les sept premiers mois) ;

— de ventes d'énergie légèrement supérieures à celles qui avaient été retenues dans les prévisions d'origine.

C'est sous l'influence de l'ensemble de ces facteurs que le résultat d'exploitation paraît devoir être légèrement bénéficiaire.

\*  
\* \* \*

Pour 1970, seules des indications approximatives peuvent être actuellement fournies dans l'attente de l'élaboration de prévisions de dépenses et de recettes d'exploitation plus détaillées et sans données encore valables sur l'évolution probable de la conjoncture et des prix.

Le chiffre d'affaires hors taxes correspondant aux recettes de ventes d'énergie (évaluées avec les index économiques électriques au 1<sup>er</sup> août 1969) paraît devoir être de l'ordre de 11.500 millions de francs.

La poursuite des efforts de l'établissement pour l'amélioration de sa gestion devrait permettre d'aboutir, sauf circonstances nouvelles défavorables (telles, par exemple, qu'une année sèche), à des comptes sensiblement équilibrés.

## Gaz de France.

### A. — ACTIVITÉ DE GAZ DE FRANCE

#### 1° La consommation.

En 1968, pour la troisième année consécutive, la température est restée supérieure à la normale. Par ailleurs, les événements des mois de mai et juin ont également influencé défavorablement la consommation de gaz. Malgré ces deux éléments défavorables, auxquels il faut ajouter la stagnation de la construction, les ventes de gaz sont passées d'une année à l'autre de 31,2 à 35,5 milliards de thermies.

Le nombre des clients domestiques a dépassé 6,9 millions à fin 1968. Plus du tiers a disposé de gaz naturel pur. Excédant 3.200 thermies, la consommation domestique moyenne par abonné a dépassé de 10 % environ la valeur enregistrée en 1967.

Le tableau ci-après donne la décomposition entre les différentes catégories de consommateurs des quantités de gaz vendues.

	1968	1969 (1) (prévisions).	1970 (1) (perspectives).
	(En milliards de thermies.)		
Ventes à usage domestique.....	22,0	24,6	27,2
Ventes à usage commercial.....	6,1	7,1	8,2
Ventes à usage industriel.....	6,1	8,8	13,6
Ventes diverses.....	0,6	0,5	0,5
Ventes totales.....	34,8	41,0	49,5
Variations du gaz « en compteur »..	0,7	0,9	1,0
Consommation totale.....	35,5	41,9	50,5

(1) Conditions climatiques moyennes.

En ce qui concerne l'origine du gaz vendu, notons que le gaz de Hollande, entré sur les réseaux du Gaz de France le 1<sup>er</sup> octobre 1967, est devenu dès 1968 la première, par ordre d'importance, de ses sources d'énergie (12,5 milliards de thermies).

Les achats du gaz de Lacq sont descendus à 11,5 milliards de thermies, ce chiffre ne comprenant pas les fournitures à l'E. D. F. pour le compte de la S. N. P. A., hors Sud-Ouest, qui, elles, ont accusé une augmentation sensible (3,5 milliards de thermies).

Les enlèvements à Arzew ont été réduits à un peu plus de 4 milliards de thermies, en raison d'une avarie de l'appareil moteur du *Jules-Verne*, qui n'a pu être réparée qu'au cours de l'été.

Les enlèvements de gaz de houille ont également diminué d'environ 12 %.

Les consommations de charbon et d'essence légère sont en réduction d'environ 50 % sur l'année précédente. Mais, alors que celle de charbon va continuer à diminuer, la consommation d'essence va rester en 1969 au même niveau qu'en 1968.

Enfin, le propane et le butane sont toujours en expansion, la consommation en est maintenant de l'ordre de 230.000 tonnes/an.

Le tableau ci-après indique, dans le détail, l'origine du gaz vendu en 1968 et les prévisions pour 1969 et 1970.

RESSOURCES	1968	1969 (prévisions).	1970 (perspectives).
	(En millions de thermies.)		
Production de gaz de houille.....	303	60	15
Achat de gaz de cokerie et divers...	5.041	4.300	3.000
Cracking et mélange de butane-propane .....	425	400	350
Cracking et mélange de raffinerie...	1.276	1.340	1.335
Cracking et mélange de gaz naturel..	7.765	7.400	7.050
Cracking de produits pétroliers.....	2.225	2.500	2.750
Revente en l'état de gaz naturel....	19.868	29.450	39.250
Revente en l'état de gaz de raffinerie.	313	350	300
Revente en l'état de propane pur (ou air propané).....	2.288	2.500	2.650
<b>Total du gaz disponible (1)..</b>	<b>39.504</b>	<b>48.300</b>	<b>56.700</b>

(1) L'écart entre le gaz disponible et les ventes est dû au stockage dans les réservoirs souterrains, aux consommations internes et au gaz non comptabilisé.

En ce qui concerne la production propre de Gaz de France pour les mêmes exercices, y compris les productions annexes, les principaux éléments sont retracés dans le tableau ci-après :

PRODUCTION DE GAZ	1968	1969 (Prévisions.)	1970 (Perspectives.)
	(En millions de thermies.)		
A partir de la houille .....	303	60	15
A partir du gaz naturel .....	7.765	7.400	7.050
A partir du gaz de raffinerie .....	1.276	1.350	1.335
A partir de gaz liquéfiés .....	425	400	350
A partir d'huile de pétrole et divers.	2.225	2.500	2.750
A partir de gaz de haut fourneau...	»	»	»
	<b>11.994</b>	<b>11.710</b>	<b>11.500</b>
PRODUCTION DE COKE et de produits annexes.	1968	1969 (Prévisions.)	1970 (Perspectives.)
	(En milliers de tonnes.)		
Coke disponible pour la vente .....	228	40	10
Production de goudron brut .....	11	2	»
Production de benzol brut .....			
Production de matières d'épuration usagées .....	Négligeable.	Négligeable.	Négligeable.
Production de sulfate d'ammoniaque.			
Production d'eau ammoniacale concentrée .....			

## 2° *Les tarifs.*

Rappelons que l'évolution du compte d'exploitation de Gaz de France avait conduit à demander aux Pouvoirs publics en 1965 un relèvement des prix du gaz.

Deux étapes du plan d'aménagement progressif alors mis au point ont été franchies, l'une en 1966, lorsque l'arrêté n° 25.223 du 29 juillet 1966 a autorisé Gaz de France à majorer tarifs et redevances accessoires de 1,85 % en moyenne, l'autre en 1967, lorsque l'arrêté n° 25.389 du 13 juillet 1967 a entraîné la mise en œuvre de mesures identiques.

La troisième étape de ce plan d'aménagement a été franchie en 1968, l'arrêté n° 25.601 du 27 août 1968 ayant autorisé une hausse maximale de 3 % du prix du gaz et des redevances accessoires à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1968.

Cette hausse de 3 % a été appliquée uniformément à tous les tarifs rattachés à l'index gazier, c'est-à-dire aux tarifs applicables aux fournitures pour usages domestiques, ainsi qu'à certaines fournitures pour usages industriels ou commerciaux de faible importance.

Les tarifs applicables aux fournitures importantes pour usages commerciaux ou industriels et soumis à une indexation particulière; fonction essentiellement des prix pratiqués par les énergies concurrentes, ont été exclus de cette mesure.

L'incidence de cette hausse s'est traduite en 1968 par un supplément de recettes de 18 millions de francs environ (60 millions de francs en année pleine).

Enfin l'année 1969 a connu un nouvel aménagement des tarifs du gaz. L'arrêté n° 25.719 du 31 juillet 1969 a en effet autorisé une hausse moyenne de 4 % du prix du gaz et des redevances accessoires à compter du 1<sup>er</sup> août 1969.

Comme précédemment, cette hausse n'a intéressé que les tarifs rattachés à l'index gazier, à l'exclusion des tarifs applicables aux fournitures pour usages industriels ou commerciaux soumis à une indexation particulière.

Elle s'est traduite par une majoration de 5,7 % de la plupart des tarifs et redevances concernés, avec écrêtement de la hausse pour les prix les plus élevés; le tarif de base a été majoré de 6,5 % avec écrêtement du prix résultant à 10,20 centimes hors taxes.

Le supplément de recettes consécutif à cette mesure est estimé à 30 millions de francs environ pour 1969 (80 millions de francs en année pleine).

Les évolutions respectives des prix moyens d'ensemble et usages domestiques seulement sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

PRIX MOYENS c/th HT.	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Ensemble .....	6,94	6,79	6,49	6,26	6,04	5,82	5,78	5,67	5,43
Usages domestiques..	8,71	8,57	8,16	7,73	7,43	7,11	7,11	6,99	6,81

Indépendamment des mesures précédentes, les usagers ont continué de bénéficier des aménagements de tarifs consécutifs à la modernisation des exploitations et à leur conversion au gaz naturel. Au cours de l'année 1968, les opérations de changement de nature du gaz ont intéressé 441.000 abonnés environ, dont 435.000 appartiennent à des exploitations converties au gaz naturel et 6.000 à des exploitations converties à l'air propané.

Indiquons à ce propos que les conversions au gaz naturel se répartissent de la façon suivante :

- dans la région du Nord..... 88.000 abonnés.
- dans la région de l'Est..... 43.000 abonnés.
- dans la région parisienne..... 203.000 abonnés.
- dans la région normande..... 33.700 abonnés.
- dans la région lyonnaise..... 67.300 abonnés.

En air propané et propane, les opérations les plus importantes ont intéressé les régions lyonnaise, marseillaise et le Languedoc.

Une modification du régime fiscal, intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 1968, avait soumis l'ensemble des ventes de gaz à une T. V. A. uniforme au taux de 13 %. Une nouvelle modification résultant de la loi du 29 novembre 1968 a fait passer le taux de la T. V. A. applicable aux ventes de gaz de 13 à 15 %, entraînant une modification correspondante des tarifs de vente taxe comprise.

## B. — QUESTIONS DE PERSONNEL

Les effectifs de Gaz de France ont, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1968, évolué dans les conditions ci-après :

	AU 31 décembre 1967 (1).	AU 31 décembre 1968 (1).
<b>Production et distribution :</b>		
Ingénieurs, agents de maîtrise et assimilés..	9.351	9.391
Employés .....	5.312	4.962
Ouvriers .....	10.511	10.374
<b>Total statutaire.....</b>	<b>25.174</b>	<b>24.727</b>
Temporaires .....	479	320
Services centraux.....	1.500	1.548
Services annexes.....	1.089	1.109
<b>Total général.....</b>	<b>28.242</b>	<b>27.704</b>

(1) Par suite de modifications de structure intervenues dans le courant de l'année 1968, et qui ont conduit à modifier les statistiques des années précédentes, la répartition des effectifs au 31 décembre 1967 ci-dessus diffère de la répartition à la même date présentée en octobre 1968, le total général demeurant identique.

Rappelons par ailleurs que les rémunérations des agents de Gaz de France sont les mêmes que celles des agents d'Electricité de France, le statut du personnel étant commun aux deux entreprises.

## C. — LES INVESTISSEMENTS

En 1967, les investissements de Gaz de France ont porté sur les quatre secteurs suivants : production et transport, stockage souterrain, distribution, mise en œuvre de techniques nouvelles.

En ce qui concerne la production et le transport dans le Nord et dans l'Est, l'artère d'Artois et ses antennes de Valenciennes, Carvin, Douai et Cambrai ainsi que l'artère de Lorraine et l'antenne de Verdun et les antennes de Roye et de Creil ont été mises en service.

A Strasbourg, deux lignes de reformage cyclique d'une puissance unitaire de 300.000 mètres cubes/jour ont été mises en place et l'installation d'ateliers de reformage d'essence a permis dans une première étape d'éteindre une partie des fours à coke.

Sur le réseau de transport du gaz de Lacq, le premier tronçon de l'artère Centre-Ouest (Méry-sur-Cher—Chémery) a été mis en service. D'autre part, un certain nombre d'antennes ont été partiellement doublées.

Dans la région parisienne, la liaison Beynes—Saint-Illiers a été mise en service ainsi que le tronçon Concorde—Cité de l'artère Sèvres—Alfortville. A Alfortville, deux lignes de gaz à l'eau ont été transformées pour le reformage catalytique d'essence légère, la capacité unitaire de production atteignant, après transformation, 650.000 mètres cubes/jour ; une installation de conversion d'oxyde de carbone traitant le gaz de reformage de quatre lignes catalytiques cycliques de 500.000 mètres cubes/jour chacune a été créée.

Enfin, des stations de propane ont été réalisées en différents points du territoire ; 46 nouveaux réservoirs ont été installés.

Dans le domaine de la distribution, le nombre de raccordements réalisés s'établit à 245.000, soit une diminution de 8 % par rapport à 1967.

1.900 kilomètres de canalisations de distribution ont été posées, ce qui porte la longueur totale du réseau à 56.900 kilomètres ; 250 kilomètres de conduites ont été remplacées.

400.000 compteurs ont été achetés : 190.000 ont été utilisés pour répondre à des besoins d'extension et 210.000 pour remplacer des appareils vétustes ou inadaptés.

432.000 installations d'abonnés (soit 21 % de plus qu'en 1967) ont été transformées en vue de leur alimentation en gaz de Groningue dans la région du Nord, en gaz de Lacq essentiellement dans la région parisienne, à Lyon et à Saint-Etienne, en gaz de provenance d'Arzew principalement à Rouen et au Havre.

En outre, des conversions partielles ont été entreprises à Arles, Perpignan et Grenoble afin d'éviter des renforcements de

réseau et plusieurs milliers d'abonnés du Sud-Ouest desservis en gaz naturel sous la pression de 9 millibars le sont désormais sous une pression normalisée de 20 millibars.

En matière de stockages souterrains, signalons l'achèvement du forage d'un nouveau puits de contrôle à Beynes, qui a permis de reconnaître la valeur du réservoir séquanien dit « Beynes profond », et doit rendre possible le doublement de la capacité utilisable de Beynes.

A Saint-Illiers, le remplissage du réservoir a été poursuivi en 1968 et le volume en stock atteignait plus de 500 millions de mètres cubes.

A Chémery, sur le réseau du gaz de Lacq, après la mise en essais du réservoir et de la station de compression et après le forage de 7 puits, l'équipement du stockage comporte désormais 4 puits d'exploitation équipés, 3 puits d'exploitation en cours d'équipement, 11 puits de contrôle et 1 puits d'interface eau-gaz. Près de 130 millions de mètres cubes de gaz ont pu être injectés en 1968 ; pendant l'hiver, le débit de soutirage a pu atteindre 1 million de mètres cubes/jour.

A Velaine-sous-Amance, les travaux de forage effectués en 1968 ont permis de préciser les éléments techniques nécessaires à la définition des caractéristiques et de la structure du réservoir.

En ce qui concerne les stockages en gisement de sel, des travaux sont en cours à Tersanne et un forage de recherche a été également réalisé dans la région de la Nerthe.

Pour les techniques nouvelles, notons qu'une unité de dénitrogénéation du gaz de Groningue a été installée à Alfortville. Première du genre, elle est destinée à rendre ce gaz substituable au gaz de Lacq.

Les expérimentations relatives aux protections internes et externes des canalisations de transport et l'étude des contraintes subies par celles situées en terrains miniers ont été poursuivies.

Enfin, dans le domaine de la distribution, les principaux essais ont concerné les détecteurs de fuites en réseau et à poste fixe tandis qu'étaient développés les travaux sur le conditionnement du gaz en laboratoire et surtout au titre de l'assistance technique à

l'exploitation. Il faut noter également les essais de nouveaux matériels pour les réseaux de distribution ainsi que la mise au point de matériels permettant la pose rapide des canalisations de faibles diamètres.

\*  
\* \* \*

La décomposition des dépenses d'investissement réalisées par Gaz de France en 1968 et des dépenses prévues en 1969 est donnée dans le tableau ci-après :

	EXERCICE 1968 Résultats.	EXERCICE 1969 Probable.
	(En milliers de francs.)	
<b>I. — Equipement.</b>		
1. Production .....	44.468	37.800
2. Transport :		
Province .....	15.142	23.100
Paris .....	47.125	48.800
Lacq .....	43.843	94.600
Groningue .....	93.352	122.400
Total .....	199.462	288.900
3. Distribution .....	467.261	487.600
4. Autres opérations :		
Stockages souterrains.....	41.137	39.100
Opérations diverses.....	66.972	67.200
Usine de dénitrogénéation.....	13.968	7.800
Total .....	122.077	114.100
5. Ressources nouvelles de gaz :		
Gaz algérien.....	»	»
Total dépenses d'équipement.....	833.268	928.400
Charges annexes .....	45.274	49.000
Total I.....	878.542	977.400
II. — Participations.....	34.267	2.000
III. — Logements sociaux.....	3.342	3.200
Total I + II + III .....	916.151	982.600
Travaux remboursés à 100 % par les tiers .....	31.039	28.000
Total général.....	947.190	1.010.600

Quant au financement de ces investissements, il est assuré dans les conditions ci-après :

	EXERCICE 1968 Résultats.	EXERCICE 1969 Probable (1).
<i>Financement.</i>		
Ressources propres.....	128.190	186.000
Dotations en capital .....	300.000	276.000
Emprunts à long terme :		
Emis dans le public, brut.....	500.000	360.000
Divers .....	100.000	88.600
Crédits à moyen terme .....	75.000	100.000
Crédits à court terme .....	— 156.000	»
<b>Total .....</b>	<b>947.190</b>	<b>1.010.600</b>

(1) Le plan de financement correspond à la situation financière estimée après dévaluation et compte tenu de la hausse des tarifs intervenue le 1<sup>er</sup> août 1969. Cette dernière aurait dû réduire d'une trentaine de millions le déficit du compte d'exploitation évalué initialement à 124,3 millions de francs ; mais, en raison de la dévaluation, le supplément apporté à la trésorerie de l'établissement n'est évalué qu'à 16 millions de francs.

En ce qui concerne l'exercice 1970 le montant des investissements n'a pu encore être définitivement arrêté.

Le programme initialement établi par le Gaz de France et présenté le 24 mars 1969 au Comité spécialisé du F. D. E. S. se montait à 1.102 millions de francs, toutes taxes comprises. Il tenait compte :

- d'un ralentissement des investissements de transport, certaines opérations importantes — artère Cheméry—Nozay, artère de Lorraine et d'Alsace — étant achevées ;
- d'une croissance espérée du nombre d'abonnés nouveaux, pour les investissements de distribution ;
- du début de réalisation des installations destinées à recevoir, à Fos, le gaz algérien.

Au cours de la séance du 29 avril 1969 de ce comité, le Gaz de France a dû présenter trois nouvelles hypothèses correspondant à des investissements limités à 1.050, 1.010 et 970 millions de francs, toutes taxes comprises.

Le 9 septembre 1969, ce même comité a demandé d'examiner une nouvelle hypothèse encore plus réduite, d'un montant de 950 millions de francs, toutes taxes comprises ainsi qu'une actualisation de l'hypothèse à 970 millions de francs pour tenir compte des faits intervenus depuis le 29 avril 1969.

Ces hypothèses se différencient par le nombre d'abonnés nouveaux susceptibles d'être raccordés aux réseaux de distribution, ramené de 258.000 dans le programme initial à, respectivement, 253.000, 244.000, 236.000 et enfin 222.000 abonnés nouveaux.

L'autorisation globale finalement accordée par le Conseil de direction du Fonds de développement économique et social le 9 septembre 1969 s'élève à 965 millions de francs, toutes taxes comprises. Le programme détaillé correspondant n'étant pas encore arrêté, nous donnons ci-après le détail par grandes rubriques de l'hypothèse la plus voisine, établie pour un montant de 970 millions de francs et caractérisée par un nombre de raccordements nouveaux de 236.000.

Il faut souligner que, par suite des contraintes financières imposées, le nombre des raccordements nouveaux d'abonnés ne cesse de décroître depuis quelques années, ce qui ne peut manquer de compromettre la situation future du Gaz de France.

**Nombre de raccordements nouveaux.**

(En milliers.)

1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
197	252	285	275	259	242	235 prévus.	Environ 240 prévus.

En ce qui concerne le financement des investissements pour 1970, le montant de la dotation en capital, arrêté à 230 millions de francs par le Conseil de direction du Fonds de développement économique et social qui s'est réuni le 9 septembre 1969, laisse prévoir 575 à 600 millions de francs d'emprunts.

#### D. — LA SITUATION FINANCIÈRE

Par rapport aux prévisions initiales, les résultats d'exploitation de l'exercice 1968 se sont détériorés, passant de — 108 millions de francs à — 198,5 millions de francs, essentiellement à la suite des événements de mai et juin.

Un rajustement de tarifs de 3 % autorisé à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1968 n'a eu que peu d'influence sur les comptes de 1968, du fait de l'insuffisance de son taux et de sa date d'effet tardive. Gaz de France estimait en effet à 5 % en moyenne en année pleine, avant les événements de mai-juin, le rajustement nécessaire pour atteindre le voisinage de l'équilibre financier, taux qu'il aurait fallu doubler pour tenir compte des surcharges supportées depuis cette date par le compte d'exploitation.

Le compte de pertes et profits se solde par une perte de 222,8 millions de francs. Ce résultat a été établi après constitution d'une provision de 24 millions de francs correspondant à un cinquième de la valeur restant à amortir des installations gazières rendues obsolètes par suite de l'arrivée du gaz naturel.

Dans ces conditions, et malgré l'attribution d'une dotation en capital de 300 millions de francs et d'un prêt de 100 millions de francs par le F. D. E. S. le financement des investissements (930 millions de francs) a rendu nécessaire le lancement d'un emprunt obligataire de 500 millions de francs dont la charge pèsera lourdement sur les exercices futurs.

\*  
\* \*

Pour 1969, les prévisions initiales ont admis un accroissement de 17,7 % des quantités de gaz vendues par rapport au niveau atteint en 1968. Ce développement tient compte d'une forte augmentation escomptée des livraisons de gaz naturel de Groningue à l'industrie dans les régions Nord et Est. 1969 devrait connaître un accroissement important de la part du gaz naturel dans les émissions, ce qui entraînera une réduction sensible du coût moyen de la thermie émise sur les réseaux, tant du fait de la substitution d'énergie naturellement moins coûteuse à des quantités notables de gaz manufacturé que par suite des réductions et ajustements de prix obtenus en 1968 des fournisseurs hollandais et français de gaz naturel. La dévaluation du franc risque toutefois d'annuler en grande partie le bénéfice tiré de ces réductions.

Les prévisions initiales pour 1969 admettaient un déficit de 124,3 millions de francs, soit nettement moins qu'en 1968, sous l'influence favorable du développement des ventes, de la réduction du coût des gaz émis et des efforts de compression des dépenses accomplis par l'établissement lui-même. Depuis, la hausse de 4 % des tarifs à compter du 1<sup>er</sup> août 1969 a réduit le déficit d'une trentaine de millions, mais la dévaluation qui l'a suivie reprendra en partie cette amélioration.

Le programme d'investissements a subi des réductions imposées par les autorités de tutelle et a été arrêté à 1.010 millions de francs, taxes comprises aux taux majorés de 1969. Sa réalisation se poursuit d'une façon satisfaisante et tout permet de penser que les objectifs techniques assignés seront atteints dans les délais prévus.

Le financement de ce programme continue à poser des problèmes difficiles car les ressources propres nettes ne représentent qu'une trop faible part des moyens financiers nécessaires : 21 % du programme taxes incluses, 8 % du programme hors taxes. Le problème est donc de développer les ressources d'autofinancement de l'Etablissement en rétablissant tout d'abord l'équilibre du compte d'exploitation par la fixation de tarifs correctement ajustés à la hausse des coûts des facteurs et aux conditions de la concurrence.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1969, 7 % de hausse moyenne proposés par l'Etablissement auraient été nécessaires pour redresser la situation avant la dévaluation. La hausse de 4 % autorisée le 1<sup>er</sup> août dernier était donc d'ores et déjà insuffisante.

\*  
\* \*

Le déficit prévisible pour 1970, compte tenu de cette hausse de 4 %, était de l'ordre de 60 millions de francs avant la dévaluation. Depuis que cette dernière est intervenue, la réévaluation du déficit conduit à des valeurs comprises entre 95 et 115 millions de francs.

Sur la base d'un programme de travaux de 965 millions de francs et d'une dotation en capital de 230 millions de francs, valeurs arrêtées lors de la réunion du Comité spécialisé n° IV du Fonds de développement économique et social du 9 septembre 1969, le montant prévisible des emprunts à long terme et des autres ressources à dégager est d'environ 575 à 600 millions de francs.

Il est donc à craindre que les difficultés rencontrées par Gaz de France pour financer ses investissements ne s'aggravent en 1970.

## Régie nationale des usines Renault.

### A. — SITUATION DU MARCHÉ FRANÇAIS DE L'AUTOMOBILE EN 1968 ET 1969

#### 1° Année 1968.

La courbe des ventes de voitures particulières et commerciales toutes marques en France a rarement présenté un profil aussi irrégulier qu'en 1968. A l'arrêt de la production française en mai-juin, suivi d'une très vive progression des importations, est venue s'ajouter l'influence, en fin d'année, de la perspective d'une majoration de la T. V. A. sur les ventes de voitures particulières.

En légère régression au cours des quatre premiers mois de l'année, les ventes de voitures françaises se sont effondrées en mai-juin faute de production. Dès la reprise de l'activité économique, alors que les constructeurs français devaient orienter une grosse partie de leur production vers les marchés extérieurs sous peine de voir leurs réseaux à l'étranger, privés de voitures, s'effondrer de manière durable et peut-être irréparable, des importations massives permettaient aux constructeurs étrangers de reconstituer rapidement leurs stocks et de rendre inopérantes les conséquences, au demeurant fort limitées, du contingentement des importations établi du 1<sup>er</sup> juillet au 31 octobre.

Dans ces conditions, les immatriculations de voitures étrangères atteignirent en juillet, août et septembre presque le double des immatriculations des mois correspondants de 1967. Le développement brusque de leur volume d'affaires permit aux importateurs de renforcer leur organisation commerciale en France et de maintenir ultérieurement leur pénétration à un niveau élevé. Pour l'ensemble de l'année 1968, cette pénétration s'est établie à 21,3 % des immatriculations contre 15,3 % l'année précédente, ce qui correspond à un accroissement de plus de 40 % des ventes

de voitures étrangères. A noter que, pendant le second semestre, les importés ont régulièrement dépassé 25 % du marché, atteignant parfois 30 %. Cette moyenne s'est maintenue depuis le début de 1969.

Dans ce contexte, les ventes de la Régie Renault sur le marché intérieur se sont honorablement comportées. La Régie a maintenu sa première place en immatriculant 344.000 voitures, soit 27,5 % du marché, et elle a légèrement amélioré sa position parmi les constructeurs français.

Il est probable que ces résultats sur le marché intérieur eussent été meilleurs si une certaine priorité n'avait dû être donnée à l'exportation. Il est évident que les conséquences de l'interruption de la production de mai-juin ont été particulièrement lourdes pour les marchés extérieurs où la Régie était, dans la plupart des cas, en expansion.

Un certain rattrapage aura permis d'exporter en 1968 432.000 véhicules Renault dont 404.868 voitures particulières, soit 53,5 % de la production de la Régie et 45,1 % des exportations françaises.

Dans la zone franc les exportations de Renault se sont élevées en 1968 à 30.574 unités en augmentation de 18,6 % sur celles de l'année précédente.

Les tableaux ci-après donnent le détail des exportations, d'une part dans les pays du Marché commun, d'autre part dans la zone de libre échange.

**Exportation des voitures particulières Renault dans le Marché commun.**

PAYS	1964	1965	1966	1967	1968	POURCENTAGE par rapport aux exportations françaises.
Allemagne .....	34.232	41.582	57.691	69.426	88.918	53,5
Bénélux .....	32.760	32.313	32.895	42.938	45.353	29,8
Italie .....	7.211	9.285	15.453	19.377	19.551	30,2
Total Marché commun.	74.203	83.180	106.039	131.741	153.822	40

Exportation de voitures particulières Renault dans la zone de libre échange.

P A Y S	1964	1965	1966	1967	1968	POURCENTAGE par rapport aux exportations françaises.
Autriche .....	4.599	5.958	7.489	7.800	6.892	49,6
Danemark .....	4.590	3.986	4.358	4.930	4.202	56
Finlande .....	2.746	2.640	2.329	2.147	1.829	49,6
Grande-Bretagne .....	8.649	8.528	12.201	18.396	17.905	74,4
Norvège .....	1.314	1.096	1.655	2.557	2.510	48,1
Portugal .....	1.294	2.204	2.646	3.213	3.700	42
Suède .....	5.767	7.087	8.253	7.993	10.444	48,1
Suisse .....	5.244	7.260	8.350	9.480	9.876	31,9
Total .....	34.203	38.759	47.281	56.516	57.358	49,5

Les exportations vers le continent nord-américain se sont élevées pour leur part à 37.290 véhicules, en augmentation de plus de 33 % par rapport à l'année précédente.

2° Année 1969.

En ce qui concerne le marché de l'automobile, le début de 1969 a encore été fortement marqué par les événements de 1968. Les délais de livraison des constructeurs français restaient longs tandis que les constructeurs étrangers pouvant livrer rapidement continuaient à renforcer leur position.

Pour le premier semestre, dans un marché en hausse de 11,4 % par rapport à 1967, les voitures étrangères se sont assuré le quart du marché. Au cours de cette période, la Régie a vendu 217.772 voitures particulières, soit 28,2 % des immatriculations, confirmant ainsi d'assez loin sa place de premier constructeur sur le marché national. Les immatriculations de voitures particulières

des constructeurs français se sont réparties comme suit par rapport à l'ensemble du marché :

Renault .....	28,2 %
Peugeot .....	18,3 %
Citroën .....	17,4 %
Simca .....	10,6 %

Elle a également pris sa part dans l'expansion du marché des véhicules utilitaires, lequel, après une stagnation de plusieurs années, s'est trouvé stimulé par la haute conjoncture de l'économie française et a marqué une progression de 45,5 % par rapport au premier semestre de 1967.

Par ailleurs, la Régie a poursuivi le développement de ses exportations. Celles-ci, en atteignant 279.000 véhicules au cours du premier semestre 1969 ont progressé de 40,6 % par rapport à 1967 et représenté 51,9 % de sa production.

## B. — PRODUCTION DE LA RÉGIE RENAULT EN 1968 ET 1969

### 1° Année 1968.

L'arrêt de la production en mai-juin n'a été que partiellement compensé par la reprise d'une activité soutenue dans les mois suivants de l'année. Dans ces conditions, et par rapport à 1967, la Régie a réussi à accroître sa production de 3,9 % en construisant 807.407 véhicules dont 734.455 voitures particulières.

De son côté, la Saviem, qui assure la fabrication des véhicules utilitaires de plus de 2,5 tonnes de poids total en charge, a produit 28.319 unités.

La production réunie de la Régie et de sa filiale a représenté 42,3 % de la production française de véhicules automobiles.

*Répartition de la production entre les divers modèles en 1968.*

*Voitures particulières :*

Renault 4 .....	336.604
Dauphine .....	6.700
Renault 6 .....	12.629
Renault 8 et Renault 10 .....	227.708
Renault 16 et 16 TS .....	149.376
Caravelle .....	1.438

Total des voitures particulières.. 734.455

*Véhicules utilitaires :*

Fourgonnette Renault 4.....	52.268
Estafette .....	20.684

Total véhicules utilitaires..... 72.952

---

Total Renault ..... 807.407

En 1968, la Régie Renault a continué à élargir la gamme de ses modèles en lançant successivement la Renault 16 TS, la Renault 8 S et la Renault 6.

*2° Année 1969.*

Au cours des premiers mois de cette année, la Régie a enregistré un fort accroissement de la demande de véhicules Renault, par suite des efforts menés d'une part pour développer et améliorer la gamme de ses produits et d'autre part pour étendre son implantation commerciale et son service après-vente dans tous les pays du monde. Utilisant la pleine capacité de ses usines, la Régie a produit au cours du premier semestre 538.019 véhicules, ce qui marque un accroissement de 26,3 % par rapport au premier semestre 1967 (la référence au premier semestre 1968, perturbée par les grèves, n'a pas de signification).

La Régie a encore renforcé sa position dans la construction automobile française puisque, avec la Saviem, sa part est passée à 42,5 % de la production nationale.

L'année 1969 aura également été caractérisée par l'apparition d'un nouveau modèle : la Renault 12, et d'une version à boîte automatique de la Renault 16.

La gamme de modèles de la Régie, considérablement chargée au cours des dernières années, lui permet ainsi de concurrencer efficacement les grands constructeurs mondiaux.

### C. — QUESTIONS DE PERSONNEL

#### 1° Les effectifs.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1968, les effectifs de la Régie Renault ont évolué de la manière suivante :

	31 DECEMBRE 1967	31 DECEMBRE 1968	30 JUIN 1969
Cadres .....	2.465	2.498	2.734
Mensuels .....	14.667	15.575	16.427
Horaires .....	49.570	57.987	61.437
Total .....	66.702	76.060	80.598

On constate un accroissement sensible du personnel employé qui est la conséquence de l'expansion de la production de la Régie.

Les effectifs, en effet, ont augmenté de 13,7 % à la fin de 1968 par rapport à fin 1967 et la progression s'est poursuivie au cours des premiers mois de 1969.

Il est intéressant de mentionner que l'établissement de Billancourt n'occupe plus que 45,6 % du personnel employé directement par la Régie dans l'ensemble de la France, l'expansion ayant été réalisée essentiellement dans les usines décentralisées. Cette évolution devrait s'accroître au cours des prochaines années avec la construction des installations nouvelles prévues dans le Nord de la France.

2° Evolution des rémunérations.

Sur la base 100 au 31 décembre 1967, les rémunérations de l'ensemble du personnel de la Régie ont évolué comme suit en 1968 :

Janvier .....	101
Mars .....	102,01
Mai .....	103,03
Juin .....	107,15
Octobre .....	110,37

A ces augmentations générales, il convient d'ajouter 2,72 % correspondant à l'incidence sur les taux de base des salaires de la diminution d'une heure du temps de travail, et les majorations spéciales pour le personnel ayant les appointements les plus bas.

Depuis le début de 1969, l'évolution s'est poursuivie dans les conditions ci-après :

Février .....	111,47
Avril .....	112,58
Juin .....	113,71

D. — LES INVESTISSEMENTS

1° Année 1968.

En 1968, le montant total des investissements effectués par la Régie s'est élevé à 541,9 millions de francs. La répartition de ces investissements est donnée dans le tableau ci-après :

Terrains .....	10.070.000 F.
Constructions .....	63.960.000
Matériel et outillage.....	172.770.000
Matériel de transport.....	21.730.000
Autres immobilisations corporelles....	86.590.000
Immobilisations en cours.....	42.630.000
Immobilisations incorporelles.....	1.410.000
Participations .....	142.770.000
Total .....	541.930.000 F.

Le financement de ces dépenses a été assuré dans les conditions suivantes :

Apport de l'Etat .....	150.000.000 F.
Apport par l'Etat de l'atelier militaire d'Irigny .....	25.435.000
	<hr/>
Total .....	175.435.000 F.
Accroissement net du fonds d'amortissements et de provisions (autofinancement) .....	366.495.000
	<hr/>
	541.930.000 F.

Pour 1969, les dépenses d'investissement prévues sont les suivantes :

	En millions de francs.
	—
Terrains .....	15
Bâtiments, matériels et outillages .....	762
Participations .....	83
	<hr/>
Total .....	860

Le financement de ces dépenses doit être assuré dans les conditions ci-après :

	En millions de francs.
	—
Augmentation de capital de l'Etat .....	150
Emprunts à long terme .....(1)	250
Autofinancement (amortissement, provision, bénéfices) .....	460
	<hr/>
	860

---

(1) Dont 150 millions d'emprunt obligataire.

## E. — LA SITUATION FINANCIÈRE

L'exercice 1968 a été marqué sur le plan financier par les faits suivants :

— la production de véhicules a progressé légèrement au cours de l'exercice : + 3,8 %. Le chiffre d'affaires, d'un montant de 6.468 millions de francs, a été supérieur de 9,88 % à celui de l'an dernier ;

— les charges d'exploitation dans leur ensemble, et plus particulièrement les achats de matières, les travaux, fournitures et services extérieurs, ont suivi le développement de l'activité et la reprise de celle-ci après les événements de mai-juin ;

— les charges de personnel et financières se sont accrues pour les mêmes raisons et également du fait des conséquences des augmentations de salaires pour les premières et celles de l'endettement à court terme pour les secondes. Cette dernière augmentation est due au resserrement de la trésorerie de l'exercice à la suite de l'arrêt de l'activité pendant près de deux mois ;

— les charges financières (+ 18,5 %) se sont accrues beaucoup moins fortement que l'endettement total de la Régie (+ 44,17 %), l'entreprise ayant continué d'améliorer au cours de cette période la gestion de sa trésorerie ;

— les achats de matières ont augmenté de 15 % ;

— les frais de personnel de 16,5 % ;

— les travaux, fournitures et services extérieurs de 22 % ;

— les autres frais ont normalement progressé, les frais de gestion générale ont toutefois légèrement diminué ;

— le bénéfice net, grâce aux profits exceptionnels, s'est élevé à 20.079.344,99 F après 2.086.158,18 F d'impôts sur les bénéfices ;

— les amortissements de l'exercice sont de 232,2 millions de francs.

1° Année 1968.

Le tableau ci-après résume le bilan de la Régie Renault pour 1968 et le compare avec celui de 1967.

ACTIF	1967	1968	PASSIF	1967	1968
	(En pourcentage.)			(En pourcentage.)	
Frais d'établissement et immobilisations .....	22,2	20,4	Capital propre et réserves:	34,7	30,4
Autres valeurs immobilisées.	25,8	22,6	Dettes à long et moyen terme .....	20,4	15,2
Valeurs d'exploitation.....	24	19,9	Dettes à court terme et provisions pour pertes et charges .....	44,2	53,9
Valeurs réalisables à court terme ou disponibles.....	28	37,1	Bénéfice .....	0,7	0,5
	100	100		100	100

De ce bilan, on peut tirer les conclusions suivantes quant à la situation financière de l'entreprise :

<i>Ratio d'immobilisations :</i>		
- Valeurs immobilisées	=	$\frac{1968}{1967}$
Capital, réserves, dettes à long et moyen terme	=	0,94    0,87
<i>Ratios du fonds de roulement :</i>		
Valeurs d'exploitation + réalisable et disponible	=	$\frac{1968}{1967}$
Dettes à court terme	=	1,09    1,22
Valeurs d'exploitation + réalisable et disponible	=	$\frac{1968}{1967}$
Dettes à court terme + provisions pour risques	=	1,06    1,17
<i>Couverture des immobilisations par les fonds propres :</i>		
Capital + réserves	=	$\frac{1968}{1967}$
Immobilisations nettes	=	0,71    0,72

Signalons, par ailleurs, que l'exercice 1968 a, du fait des événements des mois de mai et juin, été marqué par certaines difficultés qui ont influé sensiblement sur la structure du bilan.

Les immobilisations nettes, frais d'établissement compris, et les autres valeurs immobilisées nettes se sont accrues de 285 millions de francs, plus de la moitié de cette augmentation (159 millions de

francs) étant due au développement des investissements industriels. Toutefois, la part relative dans l'actif total de ces immobilisations a diminué (42,8 % en 1968 contre 48 % en 1967).

Les stocks totaux se sont accrus de 81,5 millions de francs. Les stocks de véhicules terminés et de produits finis ont, en fait, diminué de 76,4 millions de francs. L'augmentation des stocks totaux est due essentiellement au développement des fabrications en cours et des stocks de matières et de pièces, à la suite de l'accroissement très sensible de l'activité de l'entreprise.

Cette évolution est consécutive à l'accroissement des créances qui ont augmenté, aussi bien en valeur absolue qu'en valeur relative dans l'actif total. Le ralentissement, puis l'arrêt de l'activité commerciale en mai et juin, ont fortement resserré la trésorerie du réseau, notamment des concessionnaires français et de certaines filiales industrielles en France. Les valeurs réalisables et disponibles se sont accrues au total de 683 millions de francs et leur part relative dans l'actif est passée de 28 % à 37,3 %.

### *2° Année 1969.*

Le chiffre d'affaires de la Régie Renault sera pour 1969 de l'ordre de 8,2 milliards de francs, soit une progression de 26 % par rapport à 1968 (6,5 milliards de francs).

Le montant total du bilan progressera sensiblement dans la même proportion ainsi que l'endettement à long terme destiné à financer le programme d'investissements.

L'endettement à court terme restera à peu près le même qu'en 1968.

La Régie remboursera par ailleurs 40 millions de francs d'emprunts à long terme.

Les ratios financiers seront en amélioration par rapport à l'exercice 1968.

### *3° Perspectives pour les années suivantes.*

Les objectifs à moyen terme de la Régie Renault sont les suivants :

- amélioration et diversification de la gamme de véhicules ;
- augmentation de la capacité de production et de vente.

Cette politique doit lui permettre tout d'abord de se défendre contre la concurrence sur le marché français et de limiter les effets de l'offensive des constructeurs étrangers. On remarquera d'ailleurs à cet égard que Renault a réussi à maintenir sensiblement sa position en 1968 et au cours du premier semestre de 1969 par rapport à 1967, malgré le fort accroissement de la part des importations de voitures étrangères consécutif aux arrêts de production de mai 1968 (les immatriculations Renault en France des sept premiers mois de 1969 ont été de 245.685 voitures particulières contre 230.000 au cours des sept premiers mois de 1967, soit une progression de 6,4 %, 1968 ne pouvant servir de référence en raison des événements de mai). On remarquera que la Régie Renault et son partenaire, la Société des automobiles Peugeot, paraissent résister particulièrement bien à l'offensive des constructeurs étrangers.

La Régie poursuivra également ses efforts en vue de développer ses ventes à l'étranger au même rythme qu'au cours des dernières années. Celles-ci ont plus que doublé de 1963 à 1969 (passant de 227.000 à environ 500.000 en 1969).

Pour réaliser ces objectifs, la Régie compte développer la capacité de production de ses usines. De nouveaux projets ont été mis en route : construction en association avec Peugeot d'une usine de moteurs à Douai, prise de participation dans la Société Chausson en vue d'aider cette société à accroître sa capacité d'emboutissage.

A l'étranger, la Régie, qui a beaucoup investi ces dernières années, pense continuer cette politique qui doit lui permettre d'acquérir progressivement une structure multinationale assurant mieux l'entreprise contre des accidents éventuels de la conjoncture économique. Cette politique d'expansion, qui doit permettre de maintenir la compétitivité de l'entreprise face à la concurrence des grands constructeurs internationaux, implique la continuation d'importants programmes d'investissements (860 millions de francs en 1969) que la Régie s'efforcera de réaliser avec une part importante d'autofinancement.

## Société nationale des chemins de fer français.

### A. — ACTIVITÉ DE LA S. N. C. F.

#### 1° La structure du réseau.

Au 31 décembre 1968, la consistance du réseau s'établissait à 37.404 kilomètres dont 28.785 kilomètres ouverts au service complet et 8.619 kilomètres ouverts seulement au service marchandises.

La longueur des lignes électrifiées a augmenté de 40 kilomètres en cours d'année et atteignait 8.811 kilomètres à fin 1968.

	A U 31 décembre 1967.	A U 31 décembre 1968.	A U 31 décembre 1969.
	(En kilomètres.)		
Longueur des lignes ouvertes au trafic voyageurs.....	28.850	28.785	27.200
dont électrifiées.....	8.470	8.510	8.710
Longueur des lignes ouvertes au tra- fic marchandises.....	37.460	37.397	36.680
dont électrifiées.....	8.770	8.804	9.020

#### 2° Le trafic.

Au cours de l'année 1968, le trafic voyageurs a subi une nette diminution pendant que le trafic marchandises se maintenait à un niveau sensiblement égal à celui de 1967. Cette disparité s'explique, pour l'essentiel, par le fait que le trafic voyageurs n'a pu bénéficier, après les événements du printemps, du même « rattrapage » que celui dont a profité le trafic marchandises.

Les tableaux ci-après permettent la comparaison des éléments caractéristiques du trafic tant voyageurs que marchandises pour les années 1966, 1967, 1968 ainsi que les prévisions pour 1969.

**Trafic voyageurs.**

	1966	1967	1968	1969
Nombre de voyageurs-kilomètre (en milliards).	38,4	38,4	35,9	38,5
Nombre de voyageurs transportés (en millions).	628	624	579	»
Parcours moyen d'un voyageur (en kilomètres).	61,1	61,5	62	»
Nombre moyen de voyageurs par train.....	211	208	199	»

**Trafic marchandises.**

	1966	1967	1968	1969
Tonnage kilométrique total (en milliards de tonnes-kilomètre nettes).....	66,7	65,4	65,3	»
dont :				
Trafic commercial.....	64,1	62,9	63	66,5
Trafic de service.....	2,6	2,5	2,3	»
Tonnage transporté (trafic commercial en millions de tonnes).....	233	229	229	»
Parcours moyen de la tonne (en kilomètres)..	275	275	275	»

**3° Les tarifs.**

a) *Tarifs voyageurs :*

Une majoration générale des tarifs voyageurs de 5,4 % a été réalisée à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1968. Cette majoration a eu pour effet de porter les prix de base kilométrique à 11 centimes en 2<sup>e</sup> classe et 16,5 centimes en 1<sup>re</sup> classe, les niveaux maxima de la taxe de prise en charge ayant été de leur côté élevés respectivement à 1,15 F et 1,725 F.

En revanche, aucune modification n'a été apportée aux tarifs de la banlieue parisienne, les autorités de tutelle s'étant opposées à tout relèvement.

b) *Tarifs marchandises :*

Les derniers aménagements qui devaient accompagner l'extension de la T. V. A. aux transports de marchandises et qui conduisaient à un abaissement moyen de 4 % du niveau hors taxes de la tarification sont intervenus le 8 avril 1968 avec la création de conditions de tonnage supérieures en faveur d'un certain nombre de marchandises.

D'autre part, au 1<sup>er</sup> décembre 1968, a été réalisée une nouvelle étape dans la voie de l'adaptation de la tarification marchandises au prix de revient des prestations fournies. A cet effet, a été appliquée une majoration nuancée des tarifs marchandises qui s'est traduite par une hausse moyenne de 6,20 %. Les prix hors taxes ont subi en pratique des augmentations s'échelonnant de 3,8 % à 9,14 % suivant les catégories de marchandises et leurs modalités d'expédition. Ces majorations ont été assorties de correctifs en baisse variant de 2,5 % à 7,3 % afin, notamment, d'une part, d'encourager la réalisation de chargements de fort tonnage au fur et à mesure de l'entrée en service de wagons à boggies et, d'autre part, d'atténuer l'incidence de la hausse pour les envois auxquels sont appliqués les barèmes plafonds.

B. — LES QUESTIONS DE PERSONNEL

1° *Les effectifs.*

Les effectifs du personnel en activité ont, au cours des deux derniers exercices, évolué de la manière suivante :

Effectif réel du cadre permanent.

	31 DECEMBRE 1967	31 MARS 1968	31 DECEMBRE 1968	31 MARS 1969
Cadres .....	8.543	8.536	8.549	8.564
Maîtrise .....	30.434	30.394	30.582	30.717
Exécution .....	271.494	266.547	258.294	253.468
Total .....	310.471	305.477	297.425	292.749

A ces effectifs, il convient d'ajouter les auxiliaires et les apprentis, représentant au total environ 20.000 unités.

L'effort important accompli depuis 1965 pour réduire les effectifs se poursuit donc avec régularité.

En revanche, le nombre des pensionnés continue de croître d'une manière très sensible et va bientôt atteindre une fois et demie le nombre des actifs.

Evolution du nombre des pensionnés de la S. N. C. F. depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1968.

	1 <sup>er</sup> JANVIER 1968	1 <sup>er</sup> AVRIL 1968	1 <sup>er</sup> JANVIER 1969
Pensions directes.....	264.300	266.100	267.600
Pensions de réversion ou d'ayants droit .....	158.800	158.900	159.800
Total .....	423.100	425.000	427.400

## 2° Les rémunérations.

En 1968, les augmentations de rémunération dont ont bénéficié les cheminots ont été les suivantes :

Le salaire de base a été majoré de 3,2 % le 1<sup>er</sup> janvier.

Cette majoration a été portée à 8,7 % le 1<sup>er</sup> juin, puis à 10,2 % le 1<sup>er</sup> octobre.

En outre, la rémunération moyenne de l'ensemble du personnel a été augmentée le 1<sup>er</sup> juin de :

— 2,8 % par des mesures particulières au personnel d'exécution et de petite maîtrise ;

— 0,4 % par le relèvement des indemnités de résidence autres que celles de la zone sans abattement.

En 1969, le salaire de base a été augmenté de 2 % le 1<sup>er</sup> avril et de 2 % le 1<sup>er</sup> octobre.

La rémunération moyenne de l'ensemble du personnel a été en outre majorée de 0,30 % le 1<sup>er</sup> juillet par des mesures propres à certaines catégories de personnel.

### C. — LES INVESTISSEMENTS

En matière d'électrification, l'exercice 1968 et le début de 1969 ont été marqués par la mise sous tension de la section Eragny—Pontoise, qui est intervenue en mai 1968 et grâce à laquelle le trafic banlieue de Paris-Saint-Lazare à Pontoise *via* Conflans est désormais électriquement assuré de bout en bout, et surtout par l'achèvement le 28 janvier dernier de l'équipement de l'artère Marseille—Vintimille, qui autorise la continuité de la traction électrique entre Paris, la Côte d'Azur et l'Italie.

Les travaux antérieurement entrepris ont, par ailleurs, été poursuivis sur les lignes :

— Dijon—Bourg, où leur avancement devait permettre la mise en service de la section Bourg—Mervans en mai 1969, celle de Mervans—Dijon étant envisagée pour le courant de l'année 1970 ;

— Mulhouse—Dole, dont l'électrification, destinée à améliorer la liaison entre l'Alsace et la région du Rhône - Alpes ainsi que le Midi de la France, devrait être menée à son terme à fin 1970 ;

— Argenteuil—Gagny, dont l'entrée en service est espérée pour la fin de 1970 ;

— Creil—Pontoise et Saint-Denis—Pontoise, dont l'ouverture à la traction électrique, en avril et mai 1969, constitue une nouvelle étape dans la voie de l'accroissement des moyens propres à assurer la desserte de la banlieue Nord de Paris, qui sera complétée par l'électrification, actuellement en cours, des lignes Epinay—Persan-Beaumont (avec l'antenne Montsoult—Luzarches) et Ermont—Valmondois.

Une autre opération nouvelle doit être achevée en 1969, l'électrification de l'antenne Bréauté—Gravenchon de la ligne Paris—Le Havre.

Dans le domaine connexe des installations de production d'électricité dont la S. N. C. F. est propriétaire, l'équipement électromécanique de l'usine hydraulique d'Edget (Hautes-Pyrénées) a été entièrement renouvelé. Les sept groupes anciens de 3.800 kW, datant de 1918-1919, ont été remplacés par un seul groupe de 32.500 kW, à fonctionnement entièrement automatique.

Dans le domaine des gares de voyageurs, signalons notamment l'entrée en service, en mars 1969, de la gare souterraine de banlieue de Paris-Austerlitz et d'une partie des installations de la nouvelle gare de Paris-Montparnasse dont l'achèvement est prévu prochainement.

Pour les gares de marchandises, il y a lieu de signaler, en premier lieu, le démarrage de la construction à Paris, sur l'emplacement d'installations que les progrès accomplis par l'électrification de la région du Nord rendaient inutiles, de bâtiments à usage commercial (halles, bureaux, garages, parkings, etc...) dans le cadre d'une vaste opération immobilière, qui comportera également l'édification de 480 logements. D'autre part, la gare de marchandises de Paris-Gobelins doit être mise en sous-sol et des immeubles seront édifiés au-dessus des nouvelles installations ferroviaires.

Mérite également une mention particulière l'entrée en service des installations ferroviaires destinées à la desserte du marché d'intérêt national de Rungis.

Citons encore :

- l'achèvement, à La Chapelle-international, La Chapelle-triage, Pantin-Bobigny et Montbéliard, de divers aménagements ;
- la poursuite des travaux engagés en 1967 en vue du report à Toulouse-Launaguet du chantier rail-route de Toulouse-Raynal ;
- l'amorce d'un programme qui doit conduire, d'ici la fin de 1969, à aménager 22 chantiers pour le stockage et la maintenance des transcontainers.

Concernant les programmes d'entretien et de renouvellement, l'importance des opérations exécutées en 1968 a été comparable à celle de l'exercice 1967. Elles ont notamment comporté la pose de longs rails soudés sur 600 nouveaux kilomètres (11.600 kilomètres étaient ainsi équipés à fin 1968) et de 357 kilomètres de rails de profil lourd (60 kilogrammes au mètre) sur les lignes les plus chargées.

En matière de signalisation, l'activité a été marquée, en 1968, par la mise en service de 11 postes « tout relais à transit souple » et l'installation d'une signalisation routière automatique sur 306 passages à niveau.

201 kilomètres de lignes ont été équipés en block automatique lumineux. Par ailleurs, un nouveau système de cantonnement, le

« block automatique à permissivité restreinte » a été mis en exploitation, à titre expérimental, entre Pontoise et Gisors, sur 40 kilomètres.

Dans le domaine des télécommunications, les équipements de transmission auxquels nous avons fait allusion l'an dernier et qui utilisent la « modulation en impulsions codées » fonctionnent depuis fin 1968 sur le câble de la « Petite Ceinture ».

La mise en place du réseau de transmission de données s'est poursuivie. Le Centre de gestion de messages, ainsi que plusieurs équipements terminaux, ont été installés et une exploitation effective à partir de certains postes périphériques est d'ores et déjà commencée sur les régions du Sud-Ouest et du Nord.

En matière de matériel roulant, le parc de locomotives à vapeur en service a subi une nouvelle et importante diminution, alors qu'au contraire le nombre d'engins électriques et, plus encore, celui des locomotives et locomoteurs Diesel ont continué de s'étoffer ainsi qu'il ressort du tableau ci-après.

	FIN 1966	FIN 1967	FIN 1968
Locomotives à vapeur.....	1.424	1.034	805
Locomotives électriques.....	2.132	2.158	2.172
Automotrices électriques.....	534	550	583
Locomotives et locomoteurs Diesel..	1.522	1.640	1.761
Autorails et éléments automoteurs Diesel .....	1.126	1.122	1.117

Au cours de l'exercice 1968, ont été livrées :

— 54 locomotives électriques destinées, pour la plupart, à la desserte des lignes nouvellement électrifiées ;

— 28 éléments automoteurs électriques pour les banlieues Sud-Ouest et Ouest de Paris ;

— 121 locomotives Diesel, dont 41 machines d'une puissance installée au moins égale à 1.470 kW ;

— 68 locotracteurs Diesel ;

— 29 éléments automoteurs Diesel de 330 kW.

Pour le matériel remorqué, l'évolution du trafic a permis de retirer du service un nombre de véhicules de types anciens sensiblement supérieur à celui des véhicules neufs reçus en 1968. L'effectif moyen des parcs « voyageurs » et « marchandises » en exploitation s'en est trouvé sensiblement restreint.

C'est ainsi que le parc moyen des voitures et remorques est passé de 14.078 à 13.980 unités dont 7.470 voitures « de grandes lignes ».

De même, la consistance du parc des wagons a été ramenée de 352.800 à 331.200 unités, malgré la réception de 7.676 wagons neufs, dont 3.677 couverts à boggies, 1.812 tombereaux à boggies et 404 plats à boggies.

\*  
\* \*

Les dépenses d'investissement de la S. N. C. F. se sont, pour l'exercice 1968, élevées à :

	Hors T. V. A. En millions de francs.
Matériel roulant, mobilier et outillage :	
Renouvellement du matériel.....	655,48
Premier établissement .....	232,34
Electrification .....	167,87
Autres installations fixes.....	415,78
Participations financières .....	36,82
	<hr/>
Total en principal.....	1.508,29
Frais généraux et charges de première année....	100,12
	<hr/>
Total .....	(1) 1.608,41

---

(1) Soit 1.875 millions si l'on ajoute le montant de la T. V. A.

Le financement de ces dépenses a été assuré comme suit :

	En millions de francs.
Participation du compte d'exploitation :	
Annuité de renouvellement du matériel.....	655,48
Contribution à la couverture des dépenses d'installations fixes .....	132,12
Emprunts et autres ressources.....	820,81
	<hr/>
Total .....	1.608,41

Pour 1969, les dépenses d'investissement prévues sont résumées dans le tableau ci-après :

	Hors T. V. A. En millions de francs.
Matériel roulant et mobilier et outillage :	
Renouvellement du matériel .....	685
Premier établissement .....	141
Electrification .....	166
Autres installations fixes .....	370
Participations financières .....	13
	<hr/>
Total en principal .....	1.375
Frais généraux et charges de première année.....	90
	<hr/>
Total y compris frais généraux et charges de première année .....(1)	1.465

Le financement de ces dépenses doit être assuré dans les conditions suivantes :

	En millions de francs.
Participation du compte d'exploitation :	
Annuité de renouvellement du matériel .....	685
Contribution à la couverture des dépenses d'instal- lations fixes .....	122
Emprunts et autres ressources .....	658
	<hr/>
	1.465

(1) Soit 1.750 millions si l'on ajoute le montant de la T. V. A.

### D. — LA SITUATION FINANCIÈRE

Le compte d'exploitation de la S. N. C. F. pour les exercices est résumé dans le tableau ci-après :

	1968	1969
	(En millions de francs.)	
<i>Recettes.</i>		
Recettes de trafic voyageurs et bagages.....	2.994,60	3.360
Recettes de trafic marchandises et transports postaux .....	6.470,40	7.380
Autres recettes de trafic.....	944,40	991
Contributions de l'Etat.....	2.091	2.224
Suppression d'éléments d'actif.....	98	128
Recettes diverses.....	819,70	964
	<b>13.418,10</b>	<b>15.047</b>
<i>Dépenses.</i>		
Charges patronales.....	4.350,48	4.544
Administration générale et dépenses communes..	1.973,94	2.438
Exploitation .....	2.493,14	2.719,50
Matériel et traction.....	2.650,94	2.780,50
Voie et bâtiments.....	2.152,22	2.265,50
Prix de revient des travaux et cessions par les tiers .....	159,65	232,50
Charges de renouvellement.....	813,68	815
Charges financières.....	1.163,54	1.210
Divers .....	16,17	30
Provision pour imprévus.....	»	50
	<b>15.773,76</b>	<b>17.085</b>
<i>Insuffisance</i> .....	2.355,66	2.038

On constate que la dégradation des résultats financiers de la S. N. C. F. ne cesse de se poursuivre. En l'état actuel des choses une telle situation paraît inéluctable. En effet, le chemin de fer, industrie de main-d'œuvre, voit ses charges croître d'une manière continue, alors que son trafic stagne ; l'augmentation de la productivité et les relèvements tarifaires se révèlent insuffisants pour compenser l'accroissement du déséquilibre qui se manifeste entre les recettes et les dépenses.

En présence d'un déficit sans cesse croissant, le Gouvernement a décidé de mettre en œuvre une réforme de la convention du 31 août 1937 liant l'Etat à la Société nationale. Les grandes lignes de cette réforme peuvent schématiquement se résumer comme suit :

— modification des bases de calcul des contributions versées par le budget général pour la couverture d'une partie des dépenses d'infrastructure, d'entretien des passages à niveau et de retraites, en vue finalement d'en augmenter considérablement le montant, tout au moins en ce qui concerne les deux dernières catégories de dépenses ;

— attribution d'une indemnité compensatrice, dite de service public, pour tenir compte du maintien en service, à la demande des Pouvoirs publics, de certaines lignes particulièrement déficitaires dont la S. N. C. F. proposerait la fermeture ;

— octroi à titre temporaire d'une subvention d'équilibre destinée à couvrir le déficit résiduel, subvention qui devrait disparaître au bout de cinq ans, délai imposé — ou plus exactement proposé — à la Société nationale pour résorber son déficit par l'adoption d'une meilleure politique commerciale et la réalisation d'économies massives.

Si l'on examine impartialement ce projet, force est de constater qu'il ressemble étrangement aux réformes qui avaient été concrétisées par l'avenant du 10 juillet 1952 à la convention, et qui se résumaient en la prise en charge par l'Etat, sous forme de participations contractuelles, d'un certain nombre de dépenses du chemin de fer considérées comme « indues » et par l'octroi, pour le surplus, d'une subvention d'équilibre dont on escomptait à l'époque la prompte disparition.

Le résultat de dix-sept années d'expérience a montré que cet espoir était parfaitement vain. Aussi pouvons-nous craindre que

la nouvelle réforme proposée n'aboutisse finalement comme l'ave-  
nant du 10 juillet 1952 à une présentation comptable différente  
d'une même situation déficitaire. On voit mal, en effet, comment,  
en l'état actuel des choses, pourrait disparaître le déficit rési-  
dual, et, partant, la subvention d'équilibre car évidemment il ne  
saurait être question de laisser la S. N. C. F. déposer son bilan  
et, quelles que soient les intentions et les désirs des auteurs de  
la réforme, le budget général sera toujours obligé sous une forme  
ou une autre d'assurer l'équilibre du compte d'exploitation du  
chemin de fer.

## Régie autonome des transports parisiens.

### A. — ACTIVITÉ DE LA RÉGIE

#### 1° *Activité de la Régie en 1968.*

Indiquons tout d'abord que la longueur du réseau ferré n'a subi aucune modification au cours de l'exercice. Toutefois, deux stations fermées depuis la guerre ont été à nouveau rouvertes au public.

La structure du réseau routier a, de son côté, peu varié et, seuls, quelques remaniements de lignes sont à noter.

Les résultats du trafic pour 1968 font apparaître un total de 1.680,2 millions de voyageurs pour l'ensemble : métropolitain, ligne de Sceaux et réseau routier, soit 206 millions de moins qu'en 1967.

Les répercussions sur les sept premiers mois de l'année du changement de tarifs intervenu au cours du mois de juillet 1967 et l'incidence des grèves de longue durée des mois de mai et juin 1968 rendent difficile la comparaison des résultats des deux exercices.

Alors que l'évasion des voyageurs, consécutive à l'augmentation des tarifs a été presque résorbée sur le réseau ferré, elle a subsisté en partie sur le réseau routier.

En ce qui concerne les cinq derniers mois de l'année, sur lesquels n'ont eu d'influence ni le changement de tarifs ni les grèves, les trafics des réseaux ont diminué, par rapport à l'année précédente, de 3,5 % sur le métropolitain, 1 % sur la ligne de Sceaux et 4,5 % sur le réseau routier.

La vente de tickets R. A. T. P. métro-autobus, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1968, a eu pour effet de restreindre le stock en possession des voyageurs ; cette incidence a été particulièrement sensible sur le réseau routier où les tickets de carnets constituent plus de 60 % de l'ensemble des voyages.

En outre, au cours des derniers mois de l'exercice 1968, une nouvelle perte de voyageurs a été constatée ; elle est due vraisemblablement à une certaine décentralisation des activités de la région parisienne et à la reprise tardive de l'activité scolaire et universitaire.

Le service offert en 1968 sur les réseaux accuse également une diminution sensible due aux grèves, sauf sur la ligne de Sceaux où les pertes se sont trouvées compensées par l'effet, en année pleine, des renforcements opérés à partir de septembre 1967.

Le tableau suivant indique le nombre de voyageurs transportés et de kilomètres-voitures parcourus au cours de l'exercice sur le réseau ferré (métropolitain et ligne de Sceaux) et sur le réseau routier :

	RESEAU FERRE		RESEAU routier.
	Métropolitain.	Ligne de Sceaux.	
Voyageurs transportés (en millions).	1.086,8	50	543,4
Kilomètres-voitures (en millions)....	168,2	110,2	117,2

Les indications détaillées concernant l'activité de la Régie en 1968 sont consignées dans le rapport à M. le Ministre des Transports.

*2° Activité prévue en 1969.*

Les prévisions de trafic et de service pour cette année sont évaluées comme suit :

	RESEAU FERRE			RESEAU routier.
	Métropolitain	Ligne de Sceaux.	Réseau express régional.	
Voyageurs transportés (en millions) .....	1.140	53,5	9	560
Kilomètres-voitures (en millions) .....	178,5	11	1,7	123

B. — QUESTIONS DE PERSONNEL

1° Les effectifs.

Au cours des dernières années l'évolution des effectifs de la R. A. T. P. a été la suivante :

	EFFECTIF MOYEN		
	Année 1967.	Année 1968.	Premier semestre 1969.
Agents utilisés :			
Cadres .....	1.755	1.780	1.860
Maîtrise .....	4.606	4.789	4.922
Exécution .....	30.991	31.319	31.615
Total .....	37.352	37.888	38.397
Agents indisponibles (payés et non payés) .....	892	(1) 975	(2) 947
Effectif total des agents administrés.	38.244	38.863	39.344

(1) Y compris soixante-dix agents dont les salaires et charges sociales correspondantes sont remboursés à la Régie au titre de la coopération technique.

(2) Y compris soixante-douze agents dont les salaires et charges sociales correspondantes sont remboursés à la Régie au titre de la coopération technique.

Comme les années précédentes, les effectifs marquent une croissance légère mais constante.

Quant à l'effectif des retraités et des pensionnés, il marque, en revanche, depuis plusieurs années une stabilité complète comme en témoigne le tableau ci-après :

	PENSIONS directes.	PENSIONS de réversion.	PENSIONS d'orphelins.
1 <sup>er</sup> février 1968.....	26.770	11.589	1.072
1 <sup>er</sup> mai 1968.....	26.682	11.626	1.069
1 <sup>er</sup> août 1968.....	26.689	11.695	1.054
1 <sup>er</sup> novembre 1968.....	26.643	11.771	1.081
1 <sup>er</sup> février 1969.....	26.601	11.822	1.096
1 <sup>er</sup> mai 1969.....	26.576	11.695	1.093

## 2° Les rémunérations.

Au cours de l'année 1968, les rémunérations ont évolué comme suit :

- d'une part, le salaire de base a été augmenté, par rapport au niveau atteint le 31 décembre 1967 :
  - de 3 % le 1<sup>er</sup> janvier 1968 ;
  - de 4 % supplémentaires le 1<sup>er</sup> juin 1968 ;
  - de 3 % supplémentaires le 1<sup>er</sup> octobre 1968 ;
- d'autre part, des mesures catégorielles ont été réalisées dans le cadre d'un crédit égal à 2,80 %.

En 1969, les aménagements prévus sont les suivants :

- d'une part, augmentation du salaire de base atteignant par rapport au niveau du 31 décembre 1968 :
  - 2 % le 1<sup>er</sup> avril 1969 ;
  - 2 % supplémentaires le 1<sup>er</sup> octobre 1969 ;
- d'autre part, mesures catégorielles réalisées dans le cadre d'un crédit voisin de 0,40 %.

## C. — LES INVESTISSEMENTS

### 1° Investissements effectués en 1968.

Les investissements de la Régie ont, en 1968, comme les années précédentes, été axés dans trois directions :

- l'extension du réseau ferré ;
- l'augmentation de la capacité de transport des réseaux ;
- la modernisation des installations.

Les opérations d'*extension du réseau ferré* en cours de réalisation en 1968 sont :

- le prolongement de la ligne métropolitaine n° 3 jusqu'à Bagnolet ;
  - la première phase du prolongement de la ligne métropolitaine n° 13 de Saint-Lazare à Miromesnil ;
  - la première phase du prolongement de la ligne métropolitaine n° 8 de Charenton-Ecoles vers Créteil ;
  - la construction d'une nouvelle station, « Les Baconnets », sur la ligne de Sceaux ;
  - enfin, et c'est là l'opération la plus importante, la construction de la ligne régionale Est—Ouest.

Concernant cette dernière opération, les travaux se poursuivent sur les deux sections pour lesquelles des autorisations de programme ont été accordées à la Régie :

— la section Ouest (Saint-Germain—Auber), d'une longueur de 21 kilomètres, comportant une section souterraine nouvelle de Nanterre à Auber ;

— la section Est (Nation—Boissy-Saint-Léger), d'une longueur de 20 kilomètres, comportant une section souterraine nouvelle de Nation à Vincennes.

La description détaillée des travaux réalisés en 1968 figure au chapitre « Travaux, équipements, matériels. — Réseau ferré » du rapport au Ministre des Transports pour l'exercice 1968.

Actuellement, la situation des travaux et des commandes de matériel est la suivante :

— *Section Est (Nation—Boissy-Saint-Léger).*

Les travaux de gros œuvre sont pratiquement terminés ; la voie est posée ; l'avancement du second œuvre (aménagement des stations et équipements) permettra la mise en service de la section en novembre 1969 comme il était prévu.

— *Section Ouest (Saint-Germain-en-Laye—Auber).*

La construction des souterrains et des ouvrages est terminée depuis la Faculté de Nanterre jusqu'à la station « Auber » où demeurent en activité d'importants chantiers (accès et intercommunications) ; la voie est posée depuis le raccordement au réseau S. N. C. F. (Nanterre—La Folie) jusqu'à l'Etoile inclusivement ; l'avancement du second œuvre permettra la mise en service d'une navette « La Défense—Etoile » en janvier 1970.

Les travaux se poursuivront sur l'ensemble de cette section en prévision des mises en services successives :

- d'une navette « La Défense—Auber » fin 1971-début 1972 ;
- de la totalité de la section jusqu'à « Saint-Germain-en-Laye » fin 1972-début 1973.

— *Matériel roulant.*

Les premiers trains de la commande relative à la première tranche de matériel roulant nécessaire pour l'exploitation de la ligne régionale ont été livrés à partir d'avril 1967. A la fin de juin 1969, 101 motrices et 60 remorques étaient livrées. Une partie de ce matériel (28 motrices et 14 remorques — soit 14 éléments) a été mise en service sur la ligne de sceaux pour assurer, d'une part, un renforcement du débit de cette ligne et pour essayer, d'autre part, en service normal, les premières voitures d'un modèle entièrement nouveau. Une commande supplémentaire de 12 éléments automoteurs a été passée en juillet 1968.

En ce qui concerne la section Auber—Nation prévue pour être réalisée au VI<sup>e</sup> Plan, on en est encore au stade des études et reconnaissances. Le projet d'exécution de la station Châtelet est cependant activement préparé dans le cadre de l'opération de rénovation des Halles.

L'accroissement de la capacité de transport des lignes est nécessité par le développement du peuplement de la région parisienne, qui entraîne un accroissement du trafic de pointe de la R. A. T. P. En effet, si le trafic global marque une régression perceptible, le trafic de pointe, en revanche, ne cesse de s'accroître, d'où la nécessité d'augmenter les capacités de transport.

Sur ce chapitre, les opérations suivantes sont en cours de réalisation ou de préparation :

— ligne n° 3. — Le remplacement du matériel ancien par du matériel moderne commencé au mois de décembre 1967 se terminera à la fin de l'année 1969 ;

— ligne n° 6. — L'augmentation du nombre des trains en service et l'amélioration du service de cette ligne seront permises par la création de garages à la station Kléber, où seront établies les installations terminales de la ligne ; la station Etoile deviendra alors une simple station de passage ;

— ligne n° 7. — Accroissement du débit par la limitation du temps de stationnement.

La modernisation des réseaux tant ferré que routier donne lieu de son côté à de multiples opérations portant en particulier sur un renouvellement du matériel et sur l'emploi de techniques électroniques pour assurer et contrôler la régularité de l'exploitation.

Au cours de l'exercice 1968, les engagements et les paiements effectués par la Régie au titre des investissements se présentent comme suit :

	ENGAGEMENTS				PAIEMENTS			
	Autorisations disponibles pour l'exercice.		Engagements effectués.		Prévisions de paiements pour l'exercice.		Paiements comptabilisés.	
	Sur emprunt.	Sur subvention.	Sur emprunt.	Sur subvention.	Sur emprunt.	Sur subvention.	Sur emprunt.	Sur subvention.
	(En millions de francs.)							
Programmes 1966 et antérieurs .....	30,38	23,50	27,30	18,94	187,50	318,50	194,04	243,39
Programme 1967.....	207,24	27,28	133,53	23,69	135	100	86,33	153,65
Programme 1968.....	319,60	358	164,66	347,12	83	52	22,25	78,82
	557,22	408,78	325,49	389,75	405,50	470,50	302,62	475,86
	966		715,24		876		778,48	

Le financement des opérations de premier établissement a été assuré dans les conditions suivantes :

*Opérations financées sur subventions d'équipement.*

Le montant des paiements comptabilisés en 1968 s'élève à 475,86 millions de francs, dont :

Opérations d'équipement complémentaire du réseau ferré (part District) ..... 0,26

Ligne régionale Est—Ouest :

— section Saint-Germain—Auber .....	270,51
— section Nation—Boissy-Saint-Léger .....	204,30
— études et reconnaissances pour Nation—Auber .....	0,79
	————— 475,60
Total .....	475,86

Pour les opérations d'équipement financées partiellement par le District, les subventions versées pour couvrir les paiements effectués de 1964 à 1968 se montent à 2,95 millions de francs.

Pour les dépenses relatives à la ligne régionale Est—Ouest, les subventions versées en 1968 s'élèvent à la somme de 411 millions de francs répartie par moitié entre l'Etat et le District.

Les taxes récupérées au titre des opérations financées sur subventions d'équipement se sont élevées en 1968 à 43,63 millions de francs.

*Opérations financées sur fonds d'emprunt.*

Les paiements comptabilisés au cours de l'exercice 1968 s'élèvent à 302,62 millions de francs ; leur financement a été assuré comme suit (en millions de francs) :

*Ressources :*

Emprunts réalisés en 1968 :

— reliquat emprunt 1967.....	30
— emprunt 1968.....	280,31
Récupération de taxes.....	49,30
A déduire : avance temporaire faite en 1967 sur trésorerie de la Régie.....	— 22,73
	<hr/>
Ressources disponibles pour l'exercice 1968.....	336,88
Paiements comptabilisés pour l'exercice 1968.....	302,62
	<hr/>
Reliquat disponible pour l'exercice 1969.....	34,26

*2° Investissements prévus en 1969.*

*Opérations de premier établissement.*

Le programme de premier établissement 1969 a été examiné par le Conseil de direction du Fonds de développement économique et social le 22 janvier 1969.

Le tableau ci-après indique :

— pour les engagements, les autorisations de programme disponibles pour 1969 sur les programmes 1969 et antérieurs ;

— pour les paiements, les prévisions faites, tant au titre des opérations des programmes 1968 et antérieurs que du programme 1969. Les prévisions établies en mars 1969 conduisent, pour 1969, à un montant de paiements de 1.085 millions de francs.

	EXERCICE 1969		
	Autorisations de programmes disponibles.	Prévisions de paiements.	
		Sur fonds d'emprunts.	Sur subventions d'équipement.
	(En millions de francs, taxes et frais généraux compris.)		
<i>Programmes 1966 et antérieurs.....</i>	8,07	104,40	»
<i>Programmes en cours :</i>			
Ligne régionale Est—Ouest (programmes 1961, 1962, 1964 à 1968) :			
— Saint-Germain—Auber .....	28,90	»	602,00
— Nation—Boissy-Saint-Léger ...			
Etudes et reconnaissances sur Nation—Auber et branche Nord (programmes 1967 et 1968).....	8,59	»	3,00
Autres opérations des programmes 1967 et 1968.....	228,64	245,00	»
<i>Programme 1969 :</i>			
Ligne régionale Est—Ouest :			
— Infrastructure et équipement :			
— Saint-Germain—Auber ....	395,80	»	52,0
— Nation—Boissy-St-Léger ..			
Etudes et reconnaissances sur Nation—Auber et branche Nord.	2,20	»	1,00
Opération de rénovation des Halles.	10,00	»	2,00
Autres opérations.....	444,00	75,60	»
	1.126,20	425,00	660,00
		1.085,00	

En ce qui concerne les paiements sur fonds d'emprunt, les emprunts à émettre au cours de l'exercice 1969, compte tenu du disponible sur les emprunts 1968 (34,26 millions de francs) et des récupérations de taxes (50 millions de francs), peuvent être limités à 340 millions de francs.

Les dépenses relatives aux travaux de la ligne régionale Est—Ouest seront financées, d'une part, par la récupération des taxes et, d'autre part, par des subventions d'équipement de l'Etat et du District réparties entre eux par moitié.

— *Opérations de renouvellement.*

Le programme de renouvellement 1969 a été établi le 28 février 1969 par le Conseil d'administration de la Régie et examiné par le Syndicat des transports parisiens le 27 mars 1969.

Le tableau suivant indique :

- pour les engagements, les autorisations de programme disponibles pour 1969 sur les programmes 1969 et antérieurs ;
- pour les paiements, les prévisions faites, tant au titre des opérations des programmes 1968 et antérieurs que du programme 1969 :

	EXERCICE 1969	
	Autorisations de programmes disponibles.	Prévisions de paiements.
Programmes 1966 et antérieurs.....	2,46	36,10
Programmes 1967 et 1968.....	57,87	115,00
Programme 1969.....	120,80	35,90
	181,13	187,00

Les paiements de l'exercice seront financés par l'annuité de renouvellement de 155 millions de francs inscrite au budget d'exploitation de l'exercice ainsi que par les récupérations de taxes (32 millions de francs).

### 3° Projets à l'étude.

Divers avant-projets d'extension de la ligne régionale Est—Ouest et du réseau ferré métropolitain ayant été étudiés par la Régie dans le cadre du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, il nous a paru intéressant de fournir quelques précisions sur les intentions de la Régie en ce domaine.

Les principales opérations envisagées portent sur :

— la desserte de la vallée de la Marne par une nouvelle branche de la ligne régionale Est—Ouest qui se raccorderait à Fontenay-sous-Bois, et qui desservirait tout d'abord la zone nouvelle d'urbanisation de Fontenay-sous-Bois, puis franchissant la Marne à Neuilly-Plaisance, traverserait ensuite le plateau de Champs ;

— la jonction des lignes n° 13 (Gare-Saint-Lazare—Porte-de-Clichy—Carrefour-Pleyel) et n° 14 (Invalides—Porte-de-Vanves) du Métropolitain ;

— le débranchement de la section comprise entre la place Clichy et la porte de Clichy de la ligne n° 13 (Gare-Saint-Lazare—Carrefour-Pleyel) pour constituer une ligne indépendante n° 13 bis, qui serait prolongée jusqu'à la place Voltaire, à Asnières ;

— le prolongement de la ligne n° 8 du carrefour de l'Echat à Boissy-Saint-Léger, en vue d'assurer la desserte des nouvelles zones d'urbanisation en cours d'aménagement à Créteil, Bonneuil et Boissy-Saint-Léger.

D. — SITUATION

1° Résultats de

On trouvera ci-après le compte d'exploitation de la Régie pour

DEBIT

Compte d'exploitation

		MONTANTS portés dans les comptes.
Stock au début de l'exercice :		
Stock, taxes sur le chiffre d'affaires incluses .....	80.004.811,51	
Dédution de la T. V. A. (loi n° 66-10 du 6 janvier 1966) ...	— 12.759.384,83	
	67.245.426,68	
Stock provenant d'immobilisations.....	199.678,37	
		67.445.105,05
Achats de l'exercice.....		86.238.690,93
Frais de personnel :		
Salaires, appointements et avantages en nature.....	695.854.190,31	
Charges sociales et de personnel.....	194.371.631,75	
Subvention aux œuvres sociales.....	19.186.217,72	
Insuffisance résiduelle du compte retraites.....	228.767.411,11	
Charges parafiscales de personnel.....	16.435.865,15	
		1.154.615.316,04
Impôts et taxes.....		307.413.620,12
Travaux, fournitures et services extérieurs.....		173.723.818,68
Transports et déplacements.....		4.276.513,54
Frais divers de gestion.....		4.595.485,89
Charges des emprunts et frais financiers divers.....		114.545.599,77
Dotations de l'exercice aux comptes d'amortissements.....		2.207.364,16
Annuité de renouvellement.....		149.600.000
Dotations de l'exercice aux comptes de provisions.....		21.652.181,41
		2.086.313.695,59
Francs .....		

FINANCIÈRE

*l'exercice 1968.*

**l'exercice 1968 :**

**de l'exercice 1968.**

CREDIT

	MONTANTS portés dans les comptes.
Stock en fin d'exercice.....	66.221.993,75
Recettes du trafic.....	1.001.486.036,38
Remboursements des pertes de recettes résultant des tarifs réduits imposés à la Régie (art 8 du décret du 7 janvier 1959).	
§ 2. — Remboursements résultant des taux de réduction égaux à ceux en vigueur au 31 décembre 1957.....	208.374.574
§ 5. — Remboursements résultant des taux de réduction supérieurs à ceux en vigueur au 31 décembre 1957.....	5.995.132
	<hr/> 214.369.706
Indemnité résultant du défaut d'augmentation des tarifs proposée par le syndicat ou la Régie (art, 7, § 3, du décret du 7 janvier 1959).....	563.438.269
Ventes de matières.....	1.941.450,93
Produits accessoires :	
Produits hors trafic.....	37.554.263,45
Autres produits accessoires.....	24.370.566,19
	<hr/> 61.924.829,64
Produits financiers.....	3.453.780,56
Travaux faits par l'entreprise pour elle-même.....	61.895.477,37
Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice :	
Travaux de l'entreprise couverts par des provisions..	12.524.542,79
Charges couvertes par des provisions.....	62.974.163,71
	<hr/> 75.498.706,50
Solde débiteur.....	36.083.445,46
Francs .....	<hr/> 2.086.313.695,59

Ces résultats appellent les commentaires ci-après :

Au cours de 1968, le décalage entre le tarif appliqué, qui est resté bloqué à son niveau de 1967, et le tarif qui aurait permis de faire face à l'évolution du prix de revient, s'est sensiblement accru et a entraîné une augmentation de la participation de l'Etat et des collectivités locales au financement des dépenses d'exploitation de la R. A. T. P.

En effet, comme dans toutes les entreprises de services, l'application des mesures prises en matière de salaires, de pensions et de conditions de travail a eu une incidence importante sur le compte d'exploitation, où les frais de personnel représentent environ 60 % du total des charges. A cette cause d'augmentation s'ajoute le poids croissant d'un volume d'investissements en progression très rapide, alors qu'aucune mise en service de ligne nouvelle ne produit encore d'effets bénéfiques ; ce poids est encore accru par les modalités de financement retenues qui conduisent, pour les prolongements de lignes du réseau ferré, à lancer des emprunts dont la durée est très inférieure à celle des immobilisations.

L'extension de la T. V. A. aux activités de la R. A. T. P., à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1968 — en faisant passer de 8,5 % à 13 %, puis à 15 % le taux de l'impôt sur les recettes — a joué un rôle amplificateur dans le sens de la hausse, l'effet de compensation des récupérations de taxes demeurant encore très réduit.

Alors que les charges se sont accrues, les recettes ont diminué non seulement par suite des circonstances particulières de 1968, mais aussi pour des raisons plus durables qui tiennent à l'évolution des conditions de vie de la population parisienne (généralisation de la journée continue, extension de la durée des congés, accroissement du nombre de Parisiens qui quittent Paris pour les courtes ou les grandes vacances...), ainsi qu'à une utilisation plus importante, et peut-être excessive, de la voiture automobile individuelle. Ce double mouvement a eu pour conséquence l'apparition d'un résultat déficitaire de 32,4 millions de francs qui doit être reporté sur 1969. Cette situation impose un effort accru pour que soient réalisés au plus tôt les investissements indispensables en matière de capacité de transport, de modernisation, et, par suite, de productivité. Elle devra conduire à reconnaître encore plus nettement le rôle essentiel des transports en commun dans l'agglomération parisienne.

En 1968, l'ensemble des remboursements de pertes de recettes pour tarifs réduits et de l'indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs atteint 777,81 millions de francs se répartissant comme suit entre les diverses collectivités :

	REMBOURSE- MENTS de pertes de recettes.	INDEMNITE compensatrice pour non- augmentation des tarifs.	ENSEMBLE
(En millions de francs.)			
Etat .....	151,86	394,41	546,27
Ville de Paris.....	46,53	125,83	172,36
Hauts-de-Seine .....	6,63	17,91	24,54
Seine-Saint-Denis .....	3,84	10,38	14,22
Val-de-Marne .....	3,13	8,47	11,60
Essonne .....	0,62	1,69	2,31
Yvelines .....	1,04	2,80	3,84
Val-d'Oise .....	0,69	1,86	2,55
Seine-et-Marne .....	0,03	0,09	0,12
	214,37	563,44	777,81

2° Prévisions pour l'exercice 1969.

Le budget d'exploitation de l'exercice 1969, établi par le conseil d'administration de la Régie, a été examiné les 7 novembre et 17 décembre 1968 par le Syndicat des transports parisiens qui a pris une délibération fixant le module tarifaire d'équilibre de l'exercice en cause à 98 centimes.

Par décision du 13 janvier 1969, le Ministre des Transports a fait opposition au relèvement du module tarifaire d'application (V = 60 centimes) ouvrant ainsi, à la Régie, le droit à une indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs.

Au mois de mai dernier, le conseil d'administration de la Régie a procédé à la révision du budget en fonction des résultats constatés et des perspectives d'évolution au cours des mois à venir. Ces nouvelles prévisions tenaient compte du report à nouveau débiteur au 1<sup>er</sup> janvier 1969 et des mesures nouvelles intervenues

depuis l'arrêté du budget initial de l'exercice. Elles avaient pour effet de porter le module d'équilibre moyen annuel à 100,9 centimes.

Dans sa séance du 30 juin 1969, le conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens a approuvé cette revision et fixé le module tarifaire d'équilibre à 104 centimes à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1969.

Le Ministre des Transports ayant fait à nouveau opposition au relèvement des tarifs actuels, l'indemnité compensatrice due à la Régie, en conformité des dispositions de l'article 7 du décret du 7 janvier 1959, a été évaluée à 773 millions de francs pour l'ensemble de l'exercice 1969.

Les remboursements de pertes de recettes et l'indemnité compensatrice à la charge des collectivités publiques s'élèveraient ainsi, au total, à 1.000 millions de francs, se répartissant de la façon suivante :

	REMBOURSEMENTS de pertes de recettes.	INDEMNITE compensatrice pour non- augmentation des tarifs.	ENSEMBLE
	(En millions de francs.)		
Etat .....	161	541,10	702,10
Ville de Paris.....	49,13	172,63	221,76
Hauts-de-Seine .....	7	24,58	31,58
Seine-Saint-Denis .....	4,05	14,24	18,29
Val-de-Marne .....	3,31	11,61	14,92
Essonne .....	0,66	2,32	2,98
Yvelines .....	1,09	3,85	4,94
Val-d'Oise .....	0,73	2,55	3,28
Seine-et-Marne .....	0,03	0,12	0,15
	<b>227</b>	<b>773</b>	<b>1.000</b>

### 3° Perspectives pour l'exercice 1970.

Le budget de l'exercice 1970 n'étant pas encore connu, les perspectives qui peuvent être tracées à l'heure actuelle ne sauraient avoir que le caractère d'une première approximation.

Compte tenu des facteurs de variation qui sont actuellement connus — notamment de la mise en service de la navette Défense—Etoile de la ligne régionale Est—Ouest et de l'exploitation en année entière de la branche Est de cette ligne — le module d'équilibre de l'exercice 1970 a été évalué à 104,5 centimes.

En fonction de la valeur qui sera retenue, en 1970, pour le module d'application, l'ensemble des remboursements de pertes de recettes et de l'indemnité compensatrice à la charge des collectivités publiques varierait de 413 millions de francs (dans le cas où les tarifs appliqués correspondraient aux tarifs d'équilibre) à 1.139 millions de francs (dans le cas où la tarification actuelle, fondée sur un module  $V = 60$  centimes serait maintenue).

Dans les deux hypothèses extrêmes, les parts respectives de chacune des collectivités peuvent être évaluées comme suit :

MODULE TARIFAIRE appliqué.	V = 104,5 c			V = 60 c		
	Remboursements de pertes de recettes.	Indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs.	Ensemble.	Remboursements de pertes de recettes.	Indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs.	Ensemble.
Collectivités.						
	(En millions de francs).					
Etat .....	293,75	»	293,75	178,40	621,60	800,00
Ville de Paris.....	88,77	»	88,77	54,04	198,31	252,35
Hauts-de-Seine .....	12,64	»	12,64	7,69	28,24	35,93
Seine-Saint-Denis ....	7,32	»	7,32	4,46	16,36	20,82
Val-de-Marne .....	5,98	»	5,98	3,63	13,35	16,98
Essonne .....	1,19	»	1,19	0,73	2,66	3,39
Yvelines .....	1,98	»	1,98	1,21	4,42	5,63
Val-d'Oise .....	1,31	»	1,31	0,80	2,93	3,73
Seine-et-Marne .....	0,06	»	0,06	0,04	0,13	0,17
	413,00	»	413,00	251,00	888,00	1.139,00

Bien entendu, ces estimations n'ont qu'une valeur indicative en raison des incertitudes qu'elles comportent, au nombre desquelles il convient de citer les aléas d'exploitation, notamment l'évolution du trafic et les mesures nouvelles intéressant tant l'exercice 1969 que l'exercice 1970.

## Compagnie générale transatlantique.

### A. — ACTIVITÉ DE LA COMPAGNIE

#### 1° *Le trafic.*

Année 1968.

L'activité de la Compagnie générale transatlantique en 1968 a subi l'incidence des divers facteurs qui ont marqué la conjoncture maritime sur le plan national et international.

Engagée depuis plusieurs années avec l'ensemble de l'armement français dans un vigoureux effort de reconversion et d'adaptation caractérisé notamment par un important programme d'investissement en matériel naval, la Transatlantique avait vu apparaître dans le net redressement de l'exploitation constaté au début de l'exercice les premiers résultats de cet effort. Les événements du printemps sont venus compromettre ces premiers résultats encore fragiles, affectant les recettes par des annulations de départ qui, du moins dans le secteur fret, ont pu néanmoins être réduits au minimum, alourdissant les charges d'exploitation, remettant en cause dans leur principe ou différant dans leurs délais d'application certaines mesures propres à alléger ses structures. Mais cependant, avec l'ensemble de notre industrie maritime, elle a pu tirer parti de la reprise économique nationale et de l'activité tendue du marché des frets, ainsi qu'en témoignent des résultats de trafic finalement plus satisfaisants que pouvait le laisser augurer une aussi grave perturbation apportée à la vie économique du pays.

#### a) Le trafic passagers.

Affecté par les événements du printemps, qui ont entraîné l'annulation d'un certain nombre de départs de paquebots, le nombre total de passagers transportés en 1968 sur l'ensemble des lignes s'établit à 718.142, en régression par rapport au trafic de 1967, soit 758.643 passagers.

Sur l'Atlantique Nord, les effets successifs des difficultés monétaires américaines, de la poussée sociale de mai-juin et de ses conséquences sur les engagements de la saison, enfin des restrictions de change qui l'ont suivie ont pesé sur les résultats du paquebot *France*. Dans une conjoncture aussi perturbée, le fait que son remplissage moyen, avec 33.303 passagers transportés en 13 voyages n'ait décliné que de 75,6 % en 1967 à 66,7 % en 1968, demeure significatif de la cote qu'il conserve auprès de la clientèle transatlantique.

Par ailleurs, 13.469 passagers ont été transportés en 10 croisières, tant américaines qu'européennes, contre 12.178 en 1967.

Sur la ligne des Antilles, où le paquebot *Antilles* est demeuré seul en ligne à partir de mars, l'aménagement des rotations a permis de maintenir une offre suffisante aux besoins de la ligne, dont le trafic, avec 16.700 passagers transportés en 18 voyages, contre 21.500 en 1967 avec deux paquebots, se traduit, au bénéfice d'une sensible amélioration des résultats financiers de l'exploitation, par un coefficient de remplissage du paquebot *Antilles* de 84 %. Ce paquebot a, d'autre part, transporté plus de 4.000 passagers en 10 croisières intercaraïbes.

Sur les lignes de Corse, l'arrêt complet de l'exploitation pendant plusieurs semaines en début de saison s'est traduit finalement, malgré un trafic en progression à périodes comparables d'un exercice à l'autre, par une légère baisse de nos résultats globaux, qui passent de 530.600 passagers en 1967 à 516.600 en 1968, et de 103.450 à 100.800 voitures.

Le trafic des lignes d'Afrique du Nord, également perturbé, se traduit enfin par une baisse légère de 137.600 passagers en 1967 à 127.300 en 1968.

#### b) Le trafic de fret.

Les navires de la Transatlantique exploités directement par elle sur ses lignes ou dans le cadre des groupes internationaux A. C. L. et T. A. C. Line dont elle est membre ; ceux de sa filiale la C. G. A. M. ; les cargos affrétés et les transporteurs de vrac solide et liquide armés par elle au sein du groupe A. G. P. A. ont transporté au total 3.718.000 tonnes pour 17.150 millions de tonnes-milles, contre 3.004.000 pour 13.175 millions de tonnes-

milles en 1967. Déduction faite des transports de pondéreux dont la progression est essentiellement à l'origine de cet important accroissement de trafic, l'activité de nos lignes de charge s'établit cependant en légère augmentation, avec 2.354.000 tonnes en 1968 contre 2.303.000 tonnes l'année précédente.

La ligne du Canada a été exploitée en 1968 en pool avec trois autres armements européens, dans le cadre d'un service combiné qui a pris le nom de Trans-Atlantic-Lakes Lines ou T. A. C. Line. Cet accord a permis de rationaliser l'exploitation de cette ligne, qui a également souffert d'une grève de 25 jours du personnel de Sea-Way au printemps, et dont l'avenir n'est pas sans poser des problèmes dont la solution n'apparaît pas encore clairement, du fait du drainage par voie terrestre vers les grands terminaux à containers de la côte Est du fret le plus rémunérateur.

Le même problème se pose d'ailleurs en partie pour les frets de l'Ouest des Etats-Unis, secteur dans lequel l'activité de la Transatlantique s'est également ressentie de l'obligation de pratiquer une politique de sélection plus sévère des frets.

Dans le secteur des Antilles et de la Côte Ferme, les tonnages ont marqué une progression satisfaisante. Ils ont été, par contre, en diminution sur le Sud Pacifique.

L'activité de la flotte réfrigérée a, de son côté, progressé sensiblement grâce à l'appoint du trafic bananier de Colombie sur l'Allemagne et au placement de certains de nos navires bananiers sur des transports entre l'Equateur et l'Italie.

Le trafic de fret sur l'Afrique du Nord a continué de refléter en 1968 la dégradation des échanges commerciaux dans ce secteur. Par contre, la mise en ligne de nouveaux cargos rationnellement conçus pour le trafic a permis d'améliorer très sensiblement la position de la Transatlantique sur les trafics de fret entre le continent et la Corse.

Enfin, il convient de mentionner l'évolution intéressante de la ligne de la Baltique, où un accord de coopération, récemment passé avec un armement suédois, permettra d'équilibrer le trafic de sortie à destination de l'Union Soviétique par des chargements de retour pris en Suède.

Année 1969 et perspectives pour 1970.

a) Trafic des passagers.

*Ligne de New York.* — A la date du 1<sup>er</sup> septembre 1969, *France* avait transporté en neuf voyages transatlantiques 29.193 passagers, contre 24.347 en 9,5 voyages en 1968 et 29.907 en dix voyages en 1967, soit une moyenne par voyage de 1.622 passagers contre 1.281 en 1968 et 1.495 en 1967. Ces chiffres traduisent une amélioration des résultats due essentiellement à une exploitation exempte jusqu'ici de mouvements sociaux et à la normalisation des rapports franco-américains, qui a entraîné un afflux de touristes des Etats-Unis vers notre pays.

L'accroissement du trafic devrait se maintenir pour l'ensemble de la saison transatlantique, la mise en service du nouveau paquebot de la Cunard, le *Queen Elizabeth II*, n'ayant pas eu sur le marché l'impact que l'on avait prévu. La situation des engagements de *France* pour les voyages à venir est encourageante, et le succès que le paquebot rencontre en croisière, notamment aux Etats-Unis, rejaillit sur son exploitation en traversées régulières. Dans ces conditions, on peut espérer que son coefficient de remplissage se situera à nouveau en 1970 à un niveau très satisfaisant.

En ce qui concerne les croisières, *France* a effectué depuis le début de l'année 1969 dix croisières, dont six croisières américaines, trois croisières européennes et une croisière de vingt jours, la « croisière impériale », transportant un total de 12.887 passagers, contre 10.355 en huit croisières en 1968.

Les deux croisières américaines prévues d'ici à la fin de l'année devraient confirmer ces résultats déjà très encourageants puisque le coefficient moyen de remplissage du paquebot pour ces dix croisières a dépassé légèrement 91 %.

En 1970, *France* effectuera six croisières au départ de New York et trois croisières européennes.

*Ligne des Antilles.* — Au début de septembre 1969, *Antilles* avait transporté depuis le début de l'année 13.608 passagers en vingt traversées contre 11.170 en dix-sept traversées en 1968. Le coefficient de remplissage a atteint ainsi 83,1 % contre 80,2 % en 1968. On note, en effet, sur cette ligne, une augmentation appréciable.

ciable du résultat commercial, consécutive aux réductions d'effectifs réalisées en janvier dernier, et à l'accélération des rotations. Les perspectives d'exploitation pour les mois à venir et pour l'année 1970 se caractérisent par des voyages rapides de seize jours et même quinze, et par la disparition de l'escale technique de Barbade, le mazoutage du paquebot s'effectuant désormais à Fort-de-France.

*Lignes de Corse.* — Les lignes de Corse sont exploitées depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1969 par la Compagnie générale transméditerranéenne, nouvelle société résultant de la fusion des services méditerranéens de la Compagnie générale transatlantique avec ceux de la Compagnie de navigation mixte.

Au 30 juin, la Compagnie avait transporté sur les lignes de Corse 152.338 passagers, soit 62 % de plus qu'en 1968 et 36,6 % de plus qu'en 1967, et 29.098 véhicules, soit un accroissement de 74 % par rapport à 1968 et 36,7 % par rapport à 1967. Le début de la saison estivale a vu d'ailleurs la confirmation de cette expansion, les résultats de trafic enregistrés depuis le 1<sup>er</sup> juillet étant en nette progression par rapport à ceux réalisés en 1967 et 1968.

Les causes principales de cette forte augmentation du trafic sont : la commémoration en Corse du bicentenaire de la naissance de l'Empereur, la réglementation des changes, qui a freiné les déplacements des touristes français à l'étranger et l'accélération des rotations des navires de la Compagnie au départ de Nice. La demande de places tendra très certainement à s'accroître dans l'avenir, du fait du développement touristique de la Corse, et la flotte devra certainement être renforcée en conséquence, notamment par la mise en service d'un car-ferry supplémentaire en saison.

*Lignes d'Afrique du Nord.* — Sur ces lignes, le nombre des passagers transportés s'élevait au 30 juin 1969 à 45.570 contre 45.185 au 30 juin 1967. Le trafic des véhicules était en nette augmentation : 3.750 contre 2.031 en 1967. Dans l'ensemble, le trafic se stabilisait donc, mais on observait une baisse sur l'Algérie, compensée par un net accroissement sur la Tunisie. Les premiers résultats connus depuis le début du mois de juillet témoignent toutefois d'une reprise certaine du trafic. En 1970, compte tenu de l'extension des courants touristiques vers la Tunisie, le nombre de passagers et de véhicules transportés devrait connaître encore une

certaine augmentation par rapport aux années précédentes, ce qui serait un signe d'une reprise de l'activité sur ces lignes d'Afrique du Nord condamnées jusqu'ici à une lente et régulière dégradation.

b) Trafic de fret.

Dans l'ensemble, l'activité fret de la Compagnie en 1969 laisse dès à présent espérer une amélioration sensible de l'exploitation par rapport à 1968. En dépit de la grève des dockers américains en début d'année et d'une pénurie de main-d'œuvre portuaire qui a affecté les manutentions au Havre et à Dunkerque en juillet-août, ralentissant les rotations des navires de la Compagnie, les lignes de charge ont enregistré pour la plupart des résultats plus satisfaisants en 1969 qu'en 1968.

La ligne de la *Côte Est des Etats-Unis*, exploitée conjointement avec la Cunard, a vu son itinéraire réduit au début de l'année aux seuls ports du Havre, Southampton et New York, et les rotations ont été accélérées (28 jours au lieu de 35). Il s'en est suivi une amélioration de l'exploitation à partir de fin mai 1969, malgré la concurrence très vive des porte-containers américains. L'accélération des rotations, la diminution du nombre de navires en ligne et une meilleure sélection du fret devraient permettre de consolider au cours du second semestre 1969 l'amélioration enregistrée jusqu'ici. La mise en service de deux porte-containers de la Compagnie (« Atlantic Champagne » et « Atlantic Cognac ») devrait se traduire par un renforcement très sensible de la position de la Compagnie sur l'Atlantique Nord en 1970.

Sur la *ligne du Canada et des Grands Lacs*, l'exploitation tant en service d'hiver qu'en service d'été à partir de 1969 du pool de la T. A. C. Line auquel la Compagnie participe pour 25 %, laisse apparaître une amélioration encourageante des résultats qui devrait normalement se confirmer en 1970, l'exploitation de la ligne au-delà de 1970 posant par ailleurs des problèmes qui pourront éventuellement être résolus par un aménagement des services par porte-containers exploités sur la Côte Est des Etats-Unis.

L'exploitation de la *ligne du Pacifique-Nord*, assurée par des navires conventionnels souffre de ce fait de la concurrence des porte-containers qui drainent vers la Côte Est des Etats-Unis une partie des frets riches. L'exploitation pour l'année 1969 s'en trou-

vera probablement affectée et des études sont actuellement en cours pour rechercher en liaison avec d'autres armements engagés sur le même trafic, les solutions appropriées.

La *ligne du Mexique* a également été transformée, car la réalisation des importants transports de matériel lourd destinés au métro de Mexico a permis à la Compagnie de reprendre fin 1968 la desserte régulière de Vera-Cruz. Un navire spécialement adapté à ce transport particulier, le *Ville de Mexico* a été mis en service début 1969. Une augmentation importante du trafic sur cette destination laisse bien augurer de l'avenir de cette ligne.

En ce qui concerne la *ligne du Venezuela*, le premier semestre 1969 a enregistré des résultats médiocres dus en grande partie à la stagnation des importations de ce pays et à un regain de la concurrence japonaise, notamment en matière de produits sidérurgiques. Les perspectives de l'année 1970 semblent meilleures avec la reprise escomptée de l'exécution d'un programme de grands travaux actuellement en sommeil.

La *ligne du Sud Pacifique* enregistre en 1969 des tonnages abondants au départ d'Europe, et d'un fort revenu, qui s'expliquent par la réalisation de grands projets d'industrialisation en Colombie, en Equateur, en Bolivie, au Pérou et au Chili. Dans ce secteur, l'association de la Compagnie avec le Consorcio Naviero Peruano, s'avère intéressant et laisse entrevoir des perspectives d'avenir plus favorables encore, en raison du développement du marché commun latino-américain.

L'exploitation des *lignes des Antilles et de la Guyane française* continue d'être affectée par la pesée gouvernementale sur les tarifs de fret et par la rareté des marchandises au retour. Une évolution plus favorable est cependant attendue pour 1969 et 1970, car les récents investissements réalisés ou décidés en Martinique, Guadeloupe et Guyane laissent prévoir d'importants transports de biens d'équipement au cours des deux années à venir. En retour de Martinique et Guadeloupe, le trafic de base de la Compagnie est axé sur le transport des bananes destinées à la France. Ces transports devraient représenter en 1969 environ 290.000 tonnes au total. Cette activité bananière ne se limite d'ailleurs pas aux départements antillais, puisque les navires spécialisés de la Compagnie touchent également la Colombie pour y prendre en charge une bonne partie de la production à destination de Hambourg.

Comme il avait été prévu, la Compagnie a inauguré, sur la *ligne de la Baltique*, en mai 1969, un nouveau service du Havre sur Leningrad. L'adoption de la manutention horizontale sur cette ligne s'est aussitôt traduite par des gains de temps appréciables au cours des escales.

Les voyages de retour de cette ligne, jusqu'alors source de multiples soucis, s'effectuent désormais via la Suède où les navires de la Compagnie prennent en charge des tonnages importants de bois et pâte de bois. En raison de cette amélioration des rotations et des perspectives favorables ouvertes par le renouvellement de l'accord commercial franco-soviétique, l'avenir proche de cette ligne ne peut qu'être envisagé avec optimisme.

Par contre, le trafic sur l'*Afrique du Nord* au départ de la Méditerranée continue de subir le fâcheux contre-coup d'une situation économique peu favorable. Pour le 1<sup>er</sup> septembre 1969, une nouvelle baisse de 21 % a été enregistrée sur l'Algérie par rapport à la même période de 1967. Pour l'année 1970, les prévisions de trafic s'élèvent à un peu plus de 100.000 tonnes pour l'Algérie et la Tunisie. Au départ des ports de l'Atlantique, la situation paraît plus stable. L'augmentation des importations de vins d'Algérie et de conserves du Maroc n'est pas étrangère à cette amorce de redressement.

Sur les *lignes de Corse* enfin, l'activité de la Compagnie est en constante progression puisque 95.000 tonnes ont été transportées au cours du premier semestre 1969 contre 53.000 au cours du premier semestre 1967.

La mise en ligne récente de nouvelles unités mieux adaptées et plus rapides, telles que le *Monte Cinto*, et l'évolution des techniques de manutention ont permis d'accroître le nombre des traversées (200 traversées de plus qu'en 1968). La progression de ces lignes devrait être consolidée en 1970. En ce qui concerne les *exploitations diverses*, les pétroliers-minéraliers *Jacques-Cartier* et *Loire* (exploités dans le cadre de l'A. G. P. A.) ont été en 1969 et demeureront en 1970 affrétés en time-charter au pétrole. Pour les deux années considérées, les *Ville-de-Metz* et *Longwy* exécuteront des voyages variés basés sur des contrats conclus ou à conclure. Pour l'année 1969, le marché des frets de tramping a marqué une baisse d'environ 15 % par rapport à 1968 et l'année 1970 semble devoir confirmer cette tendance. L'effet de celle-ci sur les résul-

tats des trafics de pondéreux auxquels participe la Compagnie sera cependant atténué par les incidences de la dévaluation du 8 août 1969.

c) Activités diverses.

Dans le domaine de l'hôtellerie, la Compagnie générale de Tourisme et d'Hôtellerie, filiale de la Compagnie générale transatlantique, a développé en 1969 ses activités avec l'ouverture en juin de deux nouveaux établissements : « L'Ile de France », restaurant dont la C. G. T. H. assure l'exploitation, situé sur une péniche amarrée quai Debilly, à Paris, et l'Hôtel-Club de San-Bastiano, en Corse, près d'Ajaccio.

Dans le domaine de l'exploitation des océans, le Département des travaux, recherches et exploitations océaniques de la Compagnie participe à la gestion de la Compagnie générale Doris, spécialisée dans les recherches sous-marines et poursuit, d'autre part, par l'entremise de petites filiales spécialisées, ses recherches pour l'exploitation des richesses biologiques de l'Océan.

Il convient de noter enfin que depuis quelques mois, la Société Naviplane Côte d'Azur, à laquelle participe la Compagnie, a mis en service sur le littoral Méditerranée deux naviplanes N. 300 armés par la Compagnie, qui assure la représentation commerciale de la société.

2° Les tarifs.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1968, l'évolution des tarifs de la Compagnie générale transatlantique a été marquée par les principales mesures énumérées ci-après :

a) Tarifs des passages.

*Ligne de New York.* — En 1968, création d'une saison intermédiaire dont les tarifs se situent à mi-chemin entre ceux des périodes « hors saison » et « saison ».

En 1969, augmentation de 5,26 %, soit 25 dollars en première classe et 14,50 dollars en classe touriste, en saison. Aucune modification des tarifs en période hors saison et saison intermédiaire.

*Croisières.* — En 1968, aucune augmentation des tarifs pour les croisières européennes. Augmentation de 10 % pour les croisières américaines d'octobre à décembre.

En 1969, augmentation de 5 % des tarifs des croisières américaines, de 10 à 15 % des tarifs des croisières européennes de six jours.

*Ligne des Antilles.* — A la date du 1<sup>er</sup> février 1968, le tarif minimum première classe a été aligné sur celui de la première classe « avion ». D'autre part, le prix plafond de la classe cabine (2<sup>e</sup> classe) a été élevé à 1.800 F afin de couvrir les amortissements supplémentaires qui ont été rendus nécessaires par suite des transformations opérées dans le secteur interchangeable du navire.

En 1969, la réduction aller et retour, qui était traditionnellement de 10 % a été ramenée à 5 %. Un tarif « saison » comportant une majoration de 10 % a été institué, les réductions spéciales pour certaines familles, les mutilés et les invalides ont été supprimées.

*Ligne de Corse.* — Au début de l'année 1968, les tarifs de passages ont été diminués par suite de la suppression de la taxe de prestations de services (8,50 % sur le tarif kilométrique). Mais ils ont été ultérieurement majorés de 17,50 % en juillet 1968. Les tarifs des véhicules de passagers ont été augmentés de 12 % en juin 1968.

*Lignes d'Afrique du Nord.* — En 1968, les tarifs de passages sur l'Afrique du Nord ont subi quelques augmentations.

#### b) Tarifs de fret.

Les principales modifications concernant les tarifs de fret sont les suivantes :

*Antilles françaises.* — Le 1<sup>er</sup> juillet 1968 est intervenue, à l'importation comme à l'exportation, une augmentation moyenne de 13 % des tarifs de fret. Cette majoration n'a pas atteint toutes les positions de façon uniforme. C'est ainsi, en particulier, que les marchandises sous contrat, lesquelles constituent les plus gros trafics à l'importation (sucre, rhum) ont été totalement exclues du champ d'application de cette augmentation.

*Trafic bananier.* — A dater du 28 juillet 1968, le tarif a subi une augmentation de 2,47 %.

*Secteur Caraïbes, Centre-Amérique.* — Certaines sections ont vu leurs tarifs relevés de 5 % à 10 %.

*Amérique du Nord.* — Sur la ligne Etats-Unis—Côte Est est intervenue en 1968 une augmentation générale de 6 % et un relèvement des taux de fret de l'ordre de 12 % est également à signaler sur la ligne Canada—Grands Lacs.

*Corse.* — Dans les deux sens entre la Corse et le continent, les tarifs ont connu les relèvements suivants :

- 10 % le 27 mai 1968 ;
- 20 % le 15 juillet 1968 ;
- 5 % le 19 mai 1969.

*Afrique du Nord.* — Algérie : une augmentation moyenne de l'ordre de 7 % devait intervenir à compter du 15 juillet 1969 ; toutefois, cette hausse a été reportée à une date ultérieure non encore fixée.

*Baltique.* — A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1969, les tarifs ont subi une augmentation de 10 % à l'importation et à l'exportation.

## B. — QUESTIONS DE PERSONNEL

### 1° *Les effectifs.*

#### a) *Personnel navigant.*

Le tableau ci-dessous précise la répartition des effectifs moyens embarqués et en charge au cours des exercices 1967 et 1968, la rubrique « Equipage » comprenant la maistrance et le personnel d'exécution.

	PERSONNEL EMBARQUE		PERSONNEL EN CHARGE	
	1967	1968	1967	1968
Etats-majors .....	717	621	1.092	992
Equipage :				
Pont et machine .....	1.672	1.390	2.283	2.021
Civil .....	1.838	1.534	2.472	2.174
Total .....	4.227	3.545	5.847	5.187

b) Personnel sédentaire.

L'évolution des effectifs du personnel sédentaire de la Compagnie entre le 1<sup>er</sup> janvier 1968 et le 1<sup>er</sup> janvier 1969 s'établit comme suit :

	1 <sup>er</sup> JANVIER 1968	1 <sup>er</sup> JANVIER 1969
Cadres .....	110	107
Techniciens et agents de maîtrise .....	694	689
Employés .....	2.191	2.021
Ouvriers .....	329	298
<b>Total .....</b>	<b>3.324</b>	<b>3.115</b>

2° Les rémunérations.

a) Personnel navigant.

En 1968. — De même que celui de la plupart des salariés en France, le niveau des rémunérations du *personnel navigant* a subi l'effet des hausses consécutives aux accords de Grenelle. C'est ainsi que les protocoles d'accord signés le 7 juin à la suite des négociations menées avec le concours du Secrétaire général de la Marine marchande, entre le Comité central des armateurs de France et les différentes organisations professionnelles d'officiers et de marins, prévoyaient entre autres, pour les états-majors et le personnel d'exécution :

- des majorations de salaires et accessoires de 6 % à compter du 1<sup>er</sup> mai, portées à 7 % le 1<sup>er</sup> juin et à 10 % le 1<sup>er</sup> octobre ;
- un relèvement de 75 à 80 % des salaires de disponibilité ;
- une augmentation des congés pour tenir compte de la réduction de la durée de travail prévue par les Accords de Grenelle ;
- la mise en place de divers organismes destinés à traiter des problèmes de l'emploi dans la marine marchande ;
- l'engagement, par les armateurs, de contracter en faveur de leurs officiers et marins une assurance décès-invalidité.

*En 1969.* — Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1969, la Compagnie a consenti à ses officiers et marins les augmentations suivantes en matière de rémunération et de congés :

*Officiers :*

A compter du 1<sup>er</sup> mai 1969 :

- majoration de 3 % des soldes et accessoires, devenant 5 % au 1<sup>er</sup> octobre 1969 ;
- majoration de 3 % sur indemnité de nourriture, devenant 5 % au 1<sup>er</sup> octobre 1969 ;
- dépôt n° 2 porté de 80 % à 90 % ;
- demi-journée de congé supplémentaire par mois d'embarquement.

*Personnel d'exécution :*

A compter du 1<sup>er</sup> mai 1969 :

- majoration de 2 % sur salaires accessoires, devenant 4 % au 1<sup>er</sup> octobre 1969 ;
- majoration de 3 % sur indemnité de nourriture, devenant 5 % au 1<sup>er</sup> octobre 1969 ;
- majoration du salaire de base de 4 %, devenant 6 % au 1<sup>er</sup> octobre 1969 ;
- dépôt n° 2 porté de 80 à 90 % ;
- nombre de « stabilisés » porté de 90 à 100 %.

Au 1<sup>er</sup> octobre 1969 :

- demi-journée de congé supplémentaire par mois d'embarquement.

b) Personnel sédentaire.

*En 1968.* — De même que celles des navigants, l'évolution des rémunérations de ce personnel a été affectée par les mesures prises à la suite des accords de Grenelle.

Les traitements ont ainsi été augmentés, par rapport à leur niveau du 31 décembre 1967, de 3,20 % au 1<sup>er</sup> janvier 1968, de 5,50 % au 1<sup>er</sup> juin et de 1,50 % au 1<sup>er</sup> octobre.

De plus, il convient de mentionner les majorations du sur-salaire familial intervenues au 1<sup>er</sup> avril et au 1<sup>er</sup> juillet ainsi que celle, à compter du 1<sup>er</sup> octobre, de la prime dite « compensatrice de permis ».

*En 1969.* — La Compagnie a procédé à un relèvement de 2 % au 1<sup>er</sup> avril 1969 des rémunérations sur la base des barèmes en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 1968.

### C. — LES INVESTISSEMENTS

Les tableaux ci-après donnent la décomposition des dépenses d'investissement de la Compagnie générale transatlantique.

**Exercice 1968 (en milliers de francs).**

<b>DÉPENSES D'INVESTISSEMENT :</b>		
— immobilisations, au titre :		
— des terrains et constructions .....		3.808
— du matériel naval :		
<i>Pointe Allegre</i> .....	8.767	
<i>Pointe des Colibris</i> .....	7.286	
<i>Pointe Marin</i> .....	4.330	
<i>Atlantic Champagne</i> .....	11.759	
<i>Atlantic Cognac</i> .....	6.167	
<i>Monte Cinto</i> .....	9.032	
<i>Fort Sainte-Marie</i> .....	58	
<i>Hypolite Worms (quirat)</i> .....	3.209	
<i>Fort La Reine</i> .....	14.634	
<i>Fort Pontchartrain</i> .....	14.054	
<i>Anjou</i> .....	17.744	
<i>Auvergne</i> .....	17.789	
<i>Améliorations : Coques, machines</i> .....	640	
<i>Matériel d'inventaire</i> .....	330	
	<hr/>	115.799
— du matériel et outillage .....		2.660
— des immobilisations incorporelles .....		151
— nouvelles prises de participations .....		12.293
		<hr/>
		134.711
<b>AUTRES BESOINS :</b>		
Remboursement des emprunts à moyen et long terme.....		22.311
Divers :		
— prêts et avances consentis .....	8.779	
— effets acceptés .....	2.662	
— frais d'établissement .....	1.724	
— taxes sur le chiffre d'affaires à récupérer après un an .....	509	
		<hr/>
		13.674
		<hr/>
		35.985
		<hr/>
		170.696
<b>FINANCEMENT :</b>		
1° Autofinancement (dotation de l'exercice aux comptes d'amortissements, sous déduction des profits sur cessions et compte tenu des variations des provisions) .....		43.844
2° Cessions d'éléments de l'actif (produit net de cession) :		
— terrains .....	879	
— constructions .....	28.841	
— matériel naval .....	23.409	
— matériel et outillage .....	258	
— titres de participation .....	3.633	
		<hr/>
		57.020
3° Prime de modernisation encaissée .....		6.138
4° Emprunts à plus d'un an (y compris crédits de préfinancement des constructions en cours) .....		149.997
5° Encaissements :		
— d'avances, cautions et dépôts .....	10.525	
— d'effets venus à échéance en 1968 .....	4.163	
		<hr/>
		14.688
<b>EXCÉDENT DES RESSOURCES SUR LES BESOINS :</b>		271.687
Augmentation du fonds de roulement permanent .....	— 100.991	
		<hr/>
		170.696

**Exercice 1969 (en milliers de francs).**

**DÉPENSES D'INVESTISSEMENT :**

**1° Constructions neuves :**

— Anjou .....	880	
— Auvergne .....	880	
— Atlantique Champagne .....	47.380	
— Monte Cinto .....	9.940	
— Fort La Reine .....	28.990	
— Fort Ponchartrain .....	28.990	
— Fort Sainte-Marie .....	3.780	
— Pointe Allègre .....	31.060	
— Pointe des Colibris .....	32.490	
— Pointe Marin .....	4.870	
— Ville de Mexico .....	12.000	
— Cargo type Anjou .....	2.000	
		<hr/> 203.260

2° Transformations diverses ..... 1.820

3° Investissements à terre ..... 8.000

4° Transfert du siège social ..... 9.700

5° Remboursement d'emprunts ..... 39.150

6° Participations ..... 7.700

Total ..... 

---

---

269.630

**FINANCEMENT :**

Ventes de navires et d'immeubles ..... 22.000

Dotation en capital ..... 25.000

Prime de modernisation ..... 6.000

Autofinancement ..... 38.000

Emprunts conclus ..... 31.000

Excédent de ressources en 1968 ..... 61.630

Emprunts à conclure ..... 86.000

Total ..... 

---

269.630

D. — SITUATION FINANCIÈRE

1° Exercice 1968.

On trouvera ci-après le compte d'exploitation de la Compagnie générale transatlantique pour l'exercice 1968.

CHARGES		(En francs.)
Frais de personnel (navigant et sédentaire) .....	291.618.215,46	
Impôts et taxes .....	11.344.744,41	
Travaux, fournitures et services extérieurs .....	429.797.069,59	
Transports et déplacements .....	5.302.876,05	
Frais divers de gestion .....	21.283.053,71	
Frais financiers .....	14.917.619,16	
Dotations de l'exercice aux comptes d'amortissements .....	62.464.200,83	
Dotations de l'exercice aux comptes de provisions .....	9.851.000 »	
Total .....	846.578.779,21	
PRODUITS		
Produits de l'exploitation principale (recettes de fret et de passages) .....	628.267.030,59	
Subventions d'exploitation reçues .....	73.050.000 »	
Ristournes, rabais et remises obtenus. — Primes et débits .....	842.701,80	
Produits accessoires .....	19.172.172,97	
Produits financiers .....	7.371.580,98	
Travaux faits par l'entreprise elle-même .....	5.555.574,92	
Produit des exploitations annexes à terre .....	81.761.892,73	
Produit des exploitations annexes à bord .....	8.768.028,98	
Solde débiteur .....	21.789.796,24	
Total .....	846.578.779,21	

Ce compte appelle un certain nombre de commentaires.

Au total, et toutes subventions exclues, les recettes globales de l'exercice, traduisant l'ensemble des activités de la Compagnie,

s'établissent sensiblement au niveau de l'exercice précédent, avec 751.788.983 F en 1968 contre 756.504.140 F en 1967, en très légère baisse de 0,6 %.

Mais, en regard, les dépenses d'exploitation ont pu être réduite de 1,3 % passant, au total, de 784.125.880 F en 1967, à 774.263.578 F en 1968.

Cette réduction a été particulièrement sensible pour les dépenses journalières, maritimes et commerciales, qui passent de 523.340.547 F à 498.132.201 F, en baisse par conséquent de 4,8 %. Cette baisse est due essentiellement à l'allègement des dépenses maritimes et commerciales des lignes de la côte Est et du Canada. Mais les variations intervenues dans la composition de la flotte — avec le retrait de *Flandre* notamment — ont également exercé leur influence dans cette diminution des dépenses.

Les mêmes considérations s'appliquent d'ailleurs à l'entretien du matériel naval, où une réduction de 8,4 % des dépenses a été enregistrée. Par contre, les charges générales se trouvent en augmentation de 8,3 %. De même, les charges financières sont passées de 10.594.688 F à 14.917.619 F à la mesure de l'alourdissement de la dette.

En l'absence d'un avenant à la convention fixant contractuellement le montant de la contribution financière de l'Etat et de l'indemnité spéciale des lignes de Corse, la subvention globale unilatéralement attribuée à la société pour l'exercice 1968 s'établit à 73 millions contre 55,5 millions en 1967. Après inscription de cette somme au crédit du compte d'exploitation générale, la recette totale de l'exercice s'élève à 824.788.983 F contre 812.004.140 F, en majoration de 1,57 %. Déduction faite des dépenses d'exploitation, en régression de près de 10 millions, le produit brut ressort ainsi en nette amélioration, passant de 27.878.260 F en 1967 à 50 millions 525.404 F en 1968.

En regard, la dotation normale aux comptes d'amortissement a diminué de 7,6 % passant de 68.091.964 F en 1967 à 62.936.770 F en 1968. Cette diminution est, ici encore, imputable aux retraits de navires enregistrés en cours d'exercice, notamment celui du paquebot *Flandre*.

Après dotation aux comptes de provision d'une somme de 10.823.085 F contre 10.412.614 F en 1967 et balance des pertes et profits exceptionnels et sur exercices antérieurs pour un solde

créditeur de 22.761.882 F, grâce notamment à une importante plus-value sur cession d'actif immobilier, les résultats de l'exercice ont permis d'affecter un montant de 62.464.201 F à la couverture des amortissements, soit une insuffisance par rapport à la dotation normale de 472.569 F. Une reprise d'un égal montant, pratiquée sur le reliquat disponible des avances d'amortissements, permet dès lors de clôturer les comptes de l'exercice 1968 sans bénéfice ni perte.

## 2° Année 1969.

Ainsi qu'il ressort des commentaires ci-dessus relatifs à l'activité commerciale de la Compagnie, les résultats d'exploitation pour 1969 laissent prévoir, si aucun aléa n'intervient d'ici la fin de l'exercice, une sensible amélioration par rapport à 1968.

C'est ainsi notamment qu'à fin juin les recettes commerciales d'exploitation s'élevaient à 354 millions contre 307 millions en 1968, en progression de 15,3 %, tandis que les dépenses d'exploitation s'élevaient à 301 millions contre 276 millions en 1968, en progression seulement de 9 %. Au surplus, l'incidence de la dévaluation s'exerçant sur le solde positif de la fraction des recettes encaissées et des dépenses acquittées en devises sur les diverses lignes internationales exploitées par la Compagnie, doit normalement se traduire par une légère amélioration supplémentaire des résultats d'ensemble.

Une telle situation ne permet cependant pas de conclure à la perspective de résultats financiers de l'exercice supérieurs ni même peut-être égaux à ceux de 1968. En effet, si cet exercice a pu être clos sans bénéfice ni perte — réalisant ainsi une amélioration substantielle par rapport à l'exercice 1967 — cet état de chose résulte de la conjonction d'une amélioration de l'exploitation, d'une augmentation de la subvention de l'Etat, et enfin d'une importante plus-value sur réalisations d'actif.

De ces trois facteurs, seul le premier s'est confirmé et amplifié en 1969. Par contre, il n'est évidemment pas possible d'escompter le renouvellement de profits exceptionnels importants au compte de pertes et profits. Et par ailleurs, la contribution financière de l'Etat paraît devoir être en diminution par rapport à celle de l'exercice 1968 (73 millions).

### 3° *Perspectives pour 1970.*

Les prévisions de recettes pour 1970 laissent espérer une nouvelle amélioration résultant des perspectives actuelles de trafic sur les différentes lignes, de l'incidence de la dévaluation sur les recettes des lignes internationales, et de l'accroissement de la productivité réalisée par la mise en ligne d'un certain nombre d'unités neuves inscrites au programme d'équipement de la Compagnie.

Il faut cependant considérer qu'indépendamment des facteurs habituels de hausse, les dépenses d'exploitation seront de leur côté affectées directement par la dévaluation pour toute la fraction des dépenses acquittées en devises et indirectement pour les dépenses en francs, par les effets probables de la dévaluation sur le niveau général des prix et des salaires.

En définitive, il est permis d'escompter que l'exercice 1970 confirmera l'amélioration de l'exploitation attendue en 1969, mais sans que celle-ci soit par elle-même de nature à résoudre encore totalement les problèmes permanents actuellement posés à la Compagnie.

## Compagnie nationale Air France.

### A. — ACTIVITÉ DE LA COMPAGNIE AIR FRANCE

#### 1° *Exercice 1968.*

Pour l'ensemble des compagnies aériennes internationales, les résultats de l'année 1968 ont été sensiblement affectés par la situation internationale : crises monétaires, incertitudes politiques au Viet-Nam, troubles au Moyen-Orient. Ces différents facteurs ont touché dans une certaine mesure le trafic d'Air France, mais les événements de mai-juin, en provoquant pendant trois semaines l'arrêt quasi total de l'exploitation ont bien davantage pesé sur l'économie générale de la compagnie et expliquent la baisse des indices enregistrés.

Apprécié en tonnes-kilomètre, le trafic total est resté pratiquement au niveau de l'année précédente pour une offre accrue de 5,3 %. Le coefficient de chargement moyen a, de ce fait, régressé à 51,16 % contre 54,32 % en 1967.

Ces résultats recouvrent en fait une évolution différente selon qu'il s'agit du trafic fret ou du trafic passagers. Ce dernier qui a été défavorablement influencé par les événements extérieurs précités — dont les conséquences ont été particulièrement sensibles sur l'Amérique du Nord et l'Europe — diminue de 5,9 %. Air France a transporté au total et pour l'ensemble de l'année, 4.591.353 passagers contre 4.927.797 en 1967. Cette évolution, exprimée en passagers-kilomètre, se traduit par une diminution de 6,7 % du trafic long-courriers ; le trafic moyen-courriers, pour sa part, grâce au développement des réseaux d'Afrique du Nord et Proche-Orient, est inférieur seulement de 3,3 % à celui de 1967. Tous réseaux confondus, le coefficient moyen d'occupation est de 51,6 % contre 55,8 % l'année passée.

Quant au trafic des marchandises, il a progressé favorablement (+ 16,2 %) à la faveur de substantielles augmentations de l'offre cargo, notamment sur les services transatlantiques et sur Madagascar.

Le tableau ci-après résume les résultats comparés au trafic des années 1967 et 1968.

	ANNEE 1967	INDICE	ANNEE 1968	INDICE
Sièges-kilomètre offerts (000).....	14.751.865	100	15.025.332	101,9
Passagers - kilomètre transportés (000) .....	8.234.081	100	7.748.654	94,1
Nombre de passagers transportés.	4.927.797	100	4.591.853	93,2
Coefficient d'occupation.....	55,8 %		51,6 %	
Tonnes-kilomètre offertes (000)...	1.818.252	100	1.914.962	105,3
Tonnes-kilomètre transportées (000) .....	987.597	100	979.658	99,2
Coefficient de chargement.....	54,3 %		51,1 %	
Messageries .....	203.446.741	100	236.397.255	116,2

### 2° Exercice 1969.

Pour 1969, on peut constater à l'heure actuelle un net redressement du trafic par rapport aux résultats quelque peu décevants du second trimestre de l'année.

C'est ainsi qu'au mois de juin, le trafic évalué en tonnes-kilomètre était inférieur de 5,6 % aux prévisions ; au mois de juillet, il dépassait au contraire ces prévisions de 0,6 % et, au mois d'août, l'écart en plus atteignait 4,3 % ce qui confirmait le renversement de la tendance peu favorable du printemps 1969.

Au cumul à fin août, le trafic évalué en tonnes-kilomètre est supérieur de 35,7 % à celui de l'année précédente pour les long-courriers et de 25,6 % pour les moyen-courriers.

Le trafic évalué en passagers-kilomètre pendant les huit premiers mois de 1969 est supérieur de 27,1 % à celui de l'année précédente alors que l'offre en sièges-kilomètre s'est accrue de 23,5 %.

Le trafic « passagers » du mois d'août s'est révélé supérieur de 2,6 % à ce qui avait été prévu ; à fin août, l'écart en plus par rapport aux dernières prévisions était de 0,5 %.

Le tableau ci-après donne les chiffres les plus significatifs du trafic à fin août 1969.

	CUMUL A FIN AOUT 1969			
	PREVISIONS	REALISATIONS	ECART (1)	POURCENTAGE
Sièges-kilomètre offerts .....	11.933.857	11.970.798	+ 36.941	+ 0,3
Passagers-kilomètre transportés .....	6.347.450	6.378.650	+ 31.200	+ 0,5
Recettes .....	1.638.614	1.641.842	+ 3.228	+ 0,2
Dépenses .....	1.667.041	1.667.273	+ 232	>
Résultat .....	— 28.427	— 25.431	+ 2.996	
Rendement .....	98,29	98,47	+ 0,18	

(1) Dans la colonne « Ecart » et s'agissant des rubriques « Résultats » et « Rendement », le signe + qui précède le chiffre constatatif de l'écart marque qu'il s'agit d'une amélioration, le signe — d'une détérioration.

## B. — QUESTION DE PERSONNEL

### 1° *Les effectifs.*

En raison des importantes variations saisonnières du trafic, Air France engage pendant la seule saison d'été des agents provisoires qui sont licenciés en automne. C'est dire que l'évolution des effectifs ne peut être retracée de façon valable que si la comparaison est faite à la même période de l'année.

Le tableau I, qui permet cette comparaison, donne la situation des effectifs au 1<sup>er</sup> janvier 1968 et au 1<sup>er</sup> janvier 1969.

Le tableau II donne, à titre d'information, la situation des effectifs au 1<sup>er</sup> juillet 1969.

TABLEAU I

	1 <sup>er</sup> JANVIER 1968	1 <sup>er</sup> JANVIER 1969
Cadres .....	1.734	1.825
Maîtrise .....	2.417	2.406
Exécution .....	12.862	12.969
Stagiaires et provisoires.....	1.043	867
Personnel local.....	4.711	4.632
<b>Sous-total personnel au sol.....</b>	<b>22.767</b>	<b>22.699</b>
Commandants de bord + pilotes.....	866	924
Autres spécialités.....	581	643
<b>Sous-total P. N. T. ....</b>	<b>1.447</b>	<b>1.567</b>
Chefs P. N. C. ....	58	61
Chefs de cabine.....	266	296
Autres spécialités.....	1.095	1.193
<b>Sous-total P. N. C. ....</b>	<b>1.419</b>	<b>1.550</b>
<b>Total général.....</b>	<b>25.633</b>	<b>25.816</b>

TABLEAU II

	1 <sup>er</sup> JUILLET 1969
Cadres .....	1.909
Maîtrise .....	2.492
Exécution .....	12.629
Stagiaires et provisoires.....	1.492
Personnel local.....	4.869
<b>Sous-total personnel au sol.....</b>	<b>23.391</b>
Commandants de bord + pilotes.....	1.067
Autres spécialités.....	671
<b>Sous-total P. N. T. ....</b>	<b>1.738</b>
Chefs P. N. C. ....	69
Chefs de cabine.....	298
Autres spécialités.....	1.816
<b>Sous-total P. N. C. ....</b>	<b>2.183</b>
<b>Total général.....</b>	<b>27.312</b>

Il est à noter que les chiffres des tableaux I et II comprennent le personnel du Centre d'exploitation postale.

2° *Les rémunérations.*

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1968, le niveau des rémunérations du personnel d'Air France a évolué comme suit :

D'une part, sont intervenues les mesures générales suivantes :

1<sup>er</sup> mars 1968..... Augmentation de 3 %.

1<sup>er</sup> juin 1968..... Augmentation de 3 %.

Modification de la base de la prime de fin d'année et de la prime complémentaire de juin, qui excluent désormais tous les éléments du « salaire global mensuel ». La prime complémentaire devient par ailleurs égale à la prime de fin d'année.

Ces deux dernières mesures représentent une augmentation de 3,70 % à 4,28 % selon les catégories de personnel concernées.

1<sup>er</sup> avril 1969..... Augmentation de 2 %.

D'autre part, des mesures particulières ont été prévues en faveur de certaines catégories :

1<sup>er</sup> janvier 1968..... Echelonnement en ancienneté de la prime de productivité générale des catégories V, VI et VII : ceci correspond à une augmentation de 0,05 % de la masse salariale.

1<sup>er</sup> juin 1968..... Augmentation des coefficients hiérarchiques des échelles 2 à 6 bis et H/2 et H 6/2.

31 mai 1969..... Prime uniforme, une fois donnée dans l'année, de 100 F au personnel des catégories I et II, TM et SH.

C. — LES INVESTISSEMENTS

1° Exercice 1968.

a) Les commandes nouvelles de matériel volant passées par Air France en 1968 ont porté sur :

— des commandes 1968 livrables en 1970 :

— 3 Boeing 727/200 ;

— et rechanges ;

— des commandes 1968 livrables en 1971 :

— 1 Boeing 747 ;

— et rechanges ;

— des engagements 1968 livrables en 1973 :

— 3 Airbus.

b) Les investissements au sol à caractère exceptionnel ont été les suivants (en opérations nouvelles) :

	COUT TOTAL
	(En milliers de francs.)
<i>Installations industrielles.</i>	
Extension des ateliers d'armement et d'aménagement commerciaux à Orly-Nord .....	5.600
Augmentation de puissance électrique et conversion des installations d'Orly-Nord .....	1.400
Equipement industriel du hangar pour B 747 .....	23.400
<i>Installations commerciales.</i>	
Réservation alphanumérique deuxième programme.....	17.200
<i>Installations pour le trafic des passagers.</i>	
Aérogare passagers Londres .....	1.000
Aérogare passagers New York .....	16.630
Construction magasin commissariat Orly .....	7.300
<i>Installations pour le trafic fret.</i>	
Extension des locaux fret à New York .....	9.736
<i>Investissements concernant Roissy-en-France.</i>	
Aérogare passagers .....	(1)
Aérogare fret (premiers crédits essentiellement d'études) .....	(2)

(1) Paiements s'élevant à 300.000 F pour 1968 et 700.000 F pour 1969.

(2) Paiements s'élevant à 500.000 F pour 1968 et 900.000 F pour 1969.

Quant aux *investissements au sol courants*, ils ont concerné de multiples petites opérations pour un total de 31 millions environ.

Enfin, les *participations* ont été les suivantes :

Royal Air Cambodge .....	360.000 F
Air Transport .....	371.000
Société pour la production de Tours « Sotair » .....	2.500.000
Société pour le développement du fret aérien « Sodétair » .....	100.000
Société antillaise de transports aériens .....	1.350.000
Société de développement du tourisme national « Sodéto » .....	241.000

\*  
\* \*

Compte tenu des paiements effectués sur opérations en cours, le montant total des investissements d'Air France s'est élevé en 1968 à 532 millions de francs se répartissant comme suit :

Matériel volant .....	402.044.000 F
Investissements au sol exceptionnels .....	87.060.000
Investissements au sol courants .....	31.128.000
Participations .....	4.922.100
Intérêts intercalaires pour achat de matériel volant.	7.300.000
	<hr/>
	532.454.100 F

Quant au financement de ces dépenses, il a été effectué dans les conditions ci-après :

	EN PLUS	EN MOINS
	(En francs.)	
Solde disponible du compte d'exploitation (1)....	Pour mémoire.	»
Dotation d'amortissements (2).....	257.000.000	»
Dotation de provisions.....	50.000.000	»
Dépenses de provisions.....	»	50.000.000
Investissements hors plan.....	»	12.500.000
Cessions de matériel.....	3.500.000	»
Montant indemnisation suite perte B 707.....	37.637.500	»
Remplacement B 707 détruit.....	»	41.518.000
	+ 244.119.500	
Trésorerie, stock et fonds de roulement (1).....	— 10.370.400	
Remboursement d'emprunts à long terme.....	— 41.295.000	
Ressources propres disponibles.....	192.454.100	
Emprunts (3).....	340.000.000	
<b>Total .....</b>	<b>532.454.100</b>	

(1) Déficit devant être couvert par un prêt exceptionnel du F. D. E. S.

(2) Amortissement sur les appareils livrés en 1967 suspendu sous la forme dégressive et décompté sur base linéaire (11 millions au lieu de 25 millions).

(3) Prêts du F. D. E. S. : 80 millions ; emprunts à moyen terme : 100 millions ; emprunts à long terme : 160 millions.

2° Exercice 1969.

La consistance des investissements d'Air France en 1969 (opérations nouvelles) est indiquée dans les tableaux ci-après (1) :

	COUT TOTAL	PAIEMENTS en 1969.
	(En milliers de francs.)	
<b>I. — Matériel volant.</b>		
Commandes 1969 livrables en 1971 :		
4 Boeing 727/200.....	124.460	5.950
Rechanges .....	6.560	»
Engagements 1969 livrables en 1972 :		
6 Concorde. — Provision .....	A préciser.	26.000
Engagements 1969 livrables en 1974 :		
7 Airbus. — Provision .....	A préciser.	9.625
<b>II. — Investissements au sol exceptionnels.</b>		
Installations industrielles :		
Outillage spécifique B 747 pour les escales....	13.500	13.500
Extension du bâtiment du Centre d'instruction du P. N. T. à Orly.....	1.000	1.000
Moyens pour revision et essais d'équipements pour B 747 .....	10.000	4.300
Moyens pour exploitation de la documentation technique sur microfilm .....	1.210	670
Installations commerciales :		
Renforcement moyen de ventes dans quartier Opéra-Madeleine. — Provision .....	Pour mémoire.	
Installations pour le trafic des passagers :		
Enregistrement électronique par Orly et Nice.	21.000	7.400
Extension installations commissariat New York.	3.100	2.350
Transfert installations transport et douane....	6.000	2.000
Installation pour le trafic fret :		
Bâtiment fret New York, crédits d'études.....	»	500
Investissements concernant Roissy-en-France :		
Zone industrielle, hangars, bâtiments divers .....	} Premiers crédits essentiellement d'études. }	» 5.600
Zone centrale .....		
Aérogare fret .....		
Aérogare passagers .....		

(1) Le coût total des investissements n'inclut pas, l'incidence de la dévaluation du franc français.

	COUT TOTAL	PAIEMENTS en 1969.
	(En milliers de francs.)	
<i>III. — Investissements au sol courants.</i>		
Commercial .....		4.350
Transport .....		13.660
Opérations aériennes .....	36.433	3.600
Matériel .....		9.815
Transmissions .....		4.497
Divers .....		511
<i>IV. — Participations.</i>		
Air-Inter .....	»	5.000
Relais aériens français .....	»	2.250
Divers .....	»	500
Participations hôtelières .....	»	20.000
Royal Air Maroc .....	»	1.550
Air Algérie .....		1.570
S. A. F. A. ....	Mémoire.	Pour mémoire.
Middle East Air Liban .....		
<i>V. — Intérêts intercalaires sur achat matériel volant .....</i>	15.324	15.324
		161.522

Au total, les dépenses d'investissement d'Air France, compte tenu des paiements sur opérations en cours au 1<sup>er</sup> janvier 1969, s'établissent comme suit:

Matériel volant .....	431.680.000 F.
Investissements au sol exceptionnels .....	115.386.000
Investissements au sol courants .....	36.433.000
Participations .....	30.870.000
Intérêts intercalaires sur achat de matériel volant	15.324.000
<b>Total .....</b>	<b>629.693.000 F.</b>

Leur financement doit être effectué dans les conditions suivantes :

	EN PLUS	EN MOINS
	(En francs.)	
Solde disponible du compte d'exploitation .....	Pour mémoire.	»
Dotation d'amortissements .....	255.500.000	»
Dotation de provisions .....	45.000.000	»
Dépenses sur provisions .....	»	45.000.000
Investissements hors plan .....	»	13.500.000
Cessions de matériel .....	3.500.000	»
Récupération T. V. A. ....	15.120.000	»
Montant indemnisation suite perte Caravelle ....	16.000.000	»
	<hr/>	
	+ 276.620.000	
Trésorerie, stocks et fonds de roulement .....	+	19.473.000
Remboursement d'emprunts à long terme .....	—	55.400.000
	<hr/>	
Ressources propres disponibles .....	240.693.000	
Financement complémentaire à réaliser (1) ....	389.000.000	
	<hr/>	
Total .....	629.693.000	

(1) Augmentation de capital.....	50.000.000 F.
Prêts du F. D. E. S. ....	70.000.000
Crédits à moyen terme (augmentation d'encours) .....	100.000.000
Emprunts à long terme.....	169.000.000

## D. — SITUATION FINANCIÈRE

### 1° Exercice 1968.

En raison d'une conjoncture défavorable tant sur le plan national que sur le plan international, l'augmentation des dépenses de l'exercice s'est révélée supérieure à l'accroissement de la production.

Dans le même temps, le coefficient de chargement est tombé à 51,1 % contre 54,3 % en 1967. Les recettes globales, compte non tenu d'une aide exceptionnelle des Pouvoirs publics, se sont élevées à 2.215 millions de francs contre 2.281 millions l'an passé, enregistrant une baisse de 2,88 %.

Le compte d'exploitation de l'exercice 1968, après imputation des variations du stock et prise en recettes de l'aide exceptionnelle des Pouvoirs publics, se solde ainsi par un déficit d'exploitation de 28,9 millions de francs.

Quant au compte de pertes et profits, après avoir enregistré les 28,9 millions de francs du solde déficitaire du compte d'exploitation, il prend en charge :

— à son débit, les pertes au change provoquées par les dévaluations des monnaies sud-américaines, pertes compensées, du reste, en partie par l'évolution des cours de certaines autres devises ;

— à son crédit, les profits sur exercices antérieurs et les profits sur réalisations d'immobilisations. Ceux-ci d'un montant de 8,7 millions de francs, représentent les bénéfices réalisés sur des cessions de matériel volant et de divers biens au sol.

En définitive, le compte de pertes et profits se solde par un déficit net de 16,1 millions de francs.

On trouvera ci-après le compte d'exploitation d'Air France pour l'exercice 1968.

**Compte d'exploitation au 31 décembre 1968.**

DEBIT		CREDIT	
Stock au début de l'exercice :		Stocks en fin d'exercice :	
Matières premières, marchandises,		Matières premières, marchandises,	
pièces de rechange, etc. ....	179.968.602,54	pièces de rechange, etc. ....	175.376.288,82
Provision pour dépréciation ....	21.030.933,31	Provision pour dépréciation ....	22.136.235,38
	<u>158.937.669,23</u>		<u>153.240.053,44</u>
Achats :		Recettes commerciales :	
Matières premières, marchandises,		Passages et bagages .....	1.501.605.068,55
pièces de rechange, etc. ....	158.305.455 >	Fret, colis postaux, poste .....	330.581.303,97
Carburants et lubrifiants avions..	196.083.358,09	Vols spéciaux .....	5.778.441 >
	<u>354.388.813,09</u>		<u>1.837.964.813,52</u>
Frais de personnel .....	1.046.875.616,39	Autres recettes commerciales .....	341.223.802,94
Impôts, redevances et taxes .....	102.443.733,93	Recettes diverses .....	235.860.008,88
Travaux, fournitures et services extérieurs :		Perte d'exploitation .....	28.955.952,24
Loyers, entretien à l'extérieur,			
fournitures assurances et			
divers .....	347.408.344,39		
Commissions .....	137.603.489,34		
	<u>485.011.833,73</u>		
Transports et déplacements :			
Personnel, matériel, passagers et fret .....	36.608.255,16		
Frais divers de gestion .....	117.988.650,88		
Frais financiers .....	43.104.561,62		
Dotations aux comptes d'amortissements .....	242.545.505,36		
Dotations aux comptes de provisions .....	9.340.051,63		
	<u>2.597.244.631,02</u>		<u>2.597.244.631,02</u>

## 2° Exercice 1969.

Alors qu'en 1965, 1966 et 1967, les résultats d'Air France avaient été nettement bénéficiaires, l'année 1968 a marqué, comme nous l'avons vu, une interruption dans cette évolution.

Sans doute, comme pour l'ensemble du transport aérien mondial, l'avenir des prochaines années paraissait-il devoir être affecté par la baisse persistante de la recette unitaire, les facteurs de hausse des prix de revient et le développement des programmes d'équipement commandés à la fois par le progrès technologique et l'accroissement de la demande. Dans le même temps, les disponibilités financières se raréfiaient dans le monde, et le taux des emprunts s'élevait jusqu'à des niveaux tout à fait inhabituels.

Cependant malgré ce contexte général, malgré une situation peu favorable dans certaines régions, comme le Moyen-Orient, malgré aussi l'incidence du contrôle des changes, la direction d'Air France a tenu à effacer au plus tôt les séquelles de 1968, et à rejoindre la tendance antérieurement acquise.

Aussi, un vigoureux redressement a été poursuivi en 1969. Il a été fondé sur les mesures suivantes :

— fixation aux organismes de vente, dans le cadre d'une structure commerciale réorganisée, d'objectifs volontairement élevés ;

— adaptation précise et rapide, en cours d'année, du programme d'exploitation à l'évolution de la demande, en vue d'influer sur le niveau des dépenses ;

— compression énergique des frais de fonctionnement.

Au total, par rapport aux prévisions, le programme d'économies décidé en 1969 et déjà en grande partie acquis à ce jour est de l'ordre de 5 % des dépenses sur lesquelles une action était possible à court terme.

Compte tenu, par ailleurs, d'un certain affaiblissement du trafic au cours du deuxième trimestre, on pouvait estimer, au 31 juillet, que l'exercice 1969 se solderait en équilibre, et même en léger profit. Ainsi devait se trouver atteint, grâce aux efforts mis en œuvre, et malgré une conjoncture générale encore assez difficile, le but que la direction s'était fixé.

La dévaluation du franc, survenue au début d'août, a eu pour effet d'accroître les dépenses de 1969 d'environ 45 millions, mais doit majorer les recettes internationales de quelque 75 millions. La balance s'en révèle donc nettement excédentaire.

Le solde positif de l'exercice 1969 devrait donc, au total, et compte tenu des résultats au moins équilibrés attendus dès avant l'annonce de la dévaluation, être de l'ordre de 30 millions.

### III. — OBSERVATIONS GENERALES

L'analyse à laquelle nous venons de procéder de la situation des principales entreprises publiques conduit à constater que, pour certaines d'entre elles, se posent de sérieux problèmes d'équilibre financier qui ont une répercussion directe sur le budget général. Par ailleurs, le Trésor est également appelé à apporter son concours au financement des investissements du secteur nationalisé. Par conséquent, les rapports entre finances publiques et entreprises industrielles du secteur public sont nombreux. Nous les examinerons ci-après.

Le concours apporté par l'Etat, sur le plan financier, aux entreprises du secteur public peut revêtir des formes diverses et concerne soit l'exploitation de l'entreprise — il s'agit alors de versements de subventions — soit d'une aide en capital qui peut, suivant les cas, consister en subventions, en prêts ou en souscriptions à des augmentations de capital lorsqu'il s'agit d'entreprises publiques ayant juridiquement la forme de sociétés anonymes, ou bien encore de dotations en capital.

Le tableau ci-après indique les subventions d'exploitation versées par l'Etat aux principales entreprises du secteur public en 1969 et celles dont le versement est prévu pour 1970.

#### Subventions d'exploitation.

	1969	1970 (Prévisions.)
	(En millions de francs.)	
Subventions d'exploitation :		
— Charbonnages de France.....	1.831	1.870
— S. N. C. F. (1).....	5.357	5.270
— R. A. T. P. (1).....	538	663
— Compagnies de navigation maritime....	124	121
	7.850	7.924

(1) Y compris les remboursements des pertes de recettes consécutives à l'application de tarifs réduits.

Remarquons que les subventions d'exploitation que l'Etat est amené à verser à certaines entreprises du secteur public revêtent trois caractères différents : ce sont soit des subventions d'équi-

libre destinées à compenser les insuffisances du compte d'exploitation de ces entreprises, soit des subventions ayant pour but de rémunérer l'exécution des services d'intérêt général, soit enfin des subventions constituant une aide temporaire pour permettre aux entreprises de faire face à certaines difficultés exceptionnelles.

Dans la première catégorie figurent par exemple des subventions versées à la S. N. C. F. en application des articles 18 et 25 de la Convention du 31 août 1937 pour couvrir son déficit d'exploitation ou la prise en charge par l'Etat, en application de l'article 19 de la même Convention, d'une fraction des dépenses d'entretien et d'infrastructure du chemin de fer qui constitue en fait une véritable subvention d'exploitation.

Doivent, par contre, notamment, être rangées parmi les subventions couvrant les charges d'exploitation de services d'intérêt général les contributions versées par l'Etat à la Compagnie générale transatlantique, à la Compagnie des Messageries maritimes et à la Compagnie Air France en contrepartie de l'exploitation de certaines lignes dont la desserte est jugée nécessaire par les pouvoirs publics. Il en est de même pour le remboursement des pertes de recettes résultant pour la Société nationale des chemins de fer français et pour la Régie autonome des transports parisiens de l'application, à la demande des pouvoirs publics, de tarifs réduits pour certains transports de voyageurs ou de marchandises. Enfin, doivent être considérées comme des subventions de la troisième catégorie celles que verse l'Etat à la S. N. C. F. pour compenser les charges résultant d'un déséquilibre de la Caisse des retraites par suite de la réduction importante des effectifs du personnel actif. La subvention attribuée aux Houillères nationales a eu, à l'origine, le même caractère, car elle tendait à leur permettre de faire face aux difficultés exceptionnelles résultant pour elles de l'exécution du plan de reconversion. Le temps passant, les subventions croissant sans cesse de même que le déficit d'exploitation des Houillères, la subvention risque de se transformer purement et simplement en subvention de fonctionnement.

Indépendamment de ces diverses subventions, l'Etat est amené à accorder aux entreprises du secteur public certains concours financiers en vue de leur équipement.

Ces concours revêtent des formes diverses. Les tableaux ci-après en donnent le montant pour 1969 et 1970.

**Subventions d'équipement.**

	1969	1970
	(En millions de francs.)	
Compagnie de navigation maritime.....	40	36
Compagnie nationale du Rhône.....	60	60
R. A. T. P. ....	500	400
<b>Total .....</b>	<b>600</b>	<b>496</b>

**Prêts du Fonds de développement économique et social.**

	1969	1970
	(En millions de francs.)	
Charbonnages de France.....	58	15
Compagnie nationale du Rhône.....	150	85
Electricité de France.....	380	600
R. A. T. P. ....	265	290
Aéroport de Paris.....	185	230
Air France.....	70	80
<b>Total .....</b>	<b>1.108</b>	<b>1.300</b>

**Dotations en capital.**

	1969	1970
	(En millions de francs.)	
Electricité de France.....	600	550
Gaz de France.....	276	230
Air France.....	50	80
Régie nationale des usines Renault.....	*	125
<b>Total .....</b>	<b>926</b>	<b>985</b>

Bonifications d'intérêt accordées par l'Etat aux entreprises publiques (1).

	1969	1970
	(En millions de francs.)	
Charbonnages de France.....	31,1	10,7
Electricité de France.....	48,1	47,2
Gaz de France.....	4,6	4,3
S. N. C. F. ....	30,5	24,6
Compagnie nationale du Rhône.....	3,7	3,6
Total .....	118,0	90,4

(1) Chapitre 44-98 du budget des Charges communes.

Comme les autres années, nous sommes appelés à souligner la lourde charge que le secteur nationalisé fait peser sur les finances publiques et l'inquiétude que l'on doit avoir devant l'accroissement du déficit de trois sociétés nationales : les Charbonnages de France, la Société nationale des chemins de fer français, la Régie autonome des transports parisiens.

Outre leur déficit, ces trois entreprises ont deux points en commun ; ce sont des entreprises de main-d'œuvre, elles sont soumises à une forte concurrence.

Entreprises de main-d'œuvre, elles subissent lourdement toutes les hausses de salaires, toutes les majorations de charge sociale. Très concurrencées, elles ne peuvent accroître leur activité au rythme du développement économique du pays. Pour leur part, les Charbonnages sont même obligés de réduire leur production, dans l'impossibilité où ils se trouvent de l'écouler en totalité. Le développement de la consommation des hydrocarbures, forme d'énergie plus facilement utilisable et moins coûteuse que la houille, a porté un coup fatal à nos mines. Il s'agit là d'une évolution technique contre laquelle il serait vain de vouloir se dresser, mais qui n'en pose pas moins un très sérieux problème financier.

Ce problème se pose sur trois plans.

En premier lieu, du fait de la concurrence, le prix de la houille ne peut pratiquement pas être augmenté et ne peut donc suivre l'évolution générale des prix — certaines baisses ont même dû être envisagées — alors que les charges de l'entreprise sont soumises à cette évolution. Il y a donc là un facteur important de déséquilibre qui ne peut que s'accroître au cours des années.

Par ailleurs, la régression de la production entraîne une diminution progressive des effectifs, mais cette compression ne pouvant s'effectuer que par voie de départ à la retraite demandera de longues années, d'où l'existence de surnombres plus ou moins importants. En outre, les charges de retraites n'étant plus équilibrées par les cotisations d'un nombre suffisant d'actifs retombent, en partie, à la charge du budget général.

Enfin, une production réduite doit supporter l'amortissement de la masse des investissements antérieurement effectués. Or, en ce domaine, les années d'après-guerre ont vu se réaliser de très importants travaux de modernisation et d'équipement, évidemment fort coûteux, et que le ralentissement progressif de l'exploitation rend de plus en plus difficiles à amortir.

En présence de cette situation, on peut se demander si, à l'origine, on ne doit pas incriminer un manque de prévision de la part des pouvoirs publics qui ont, à une certaine époque, fortement poussé au développement de la production charbonnière sans se préoccuper suffisamment de l'avenir, et qui se sont trouvés brusquement en face d'un marasme du marché charbonnier que des études prospectives mieux conduites auraient cependant permis de prévoir. Depuis longtemps, auraient dû être envisagées, puis mises sur pied, les mesures de reconversion indispensables ; au lieu de cela, on s'est, une fois de plus, laissé surprendre par l'événement. On en est ainsi arrivé au versement de subventions chaque année plus importantes ; celles-ci, si l'on se réfère à leur intitulé, auraient dû être consacrées à la mise en œuvre d'un plan de reconversion, en fait elles constituent de simples subventions d'équilibre.

La situation financière des houillères ne pouvant, en l'état actuel des choses, qu'aller en s'aggravant au cours des prochaines années, il est fatal que la charge qui en résultera pour les finances publiques aille, elle aussi, en croissant.

Pour la S. N. C. F., la situation est assez comparable à celle des houillères. Industrie de main-d'œuvre, elle ne peut songer à réduire ses effectifs que par voie de départ à la retraite, c'est-à-dire

que l'effet réel ne pourra s'en faire sentir que dans des dizaines d'années, d'autant plus qu'il existe dans cette entreprise des limites d'âge pour l'ouverture du droit à la retraite tout à fait anormales compte tenu de la situation démographique actuelle : cinquante et cinquante cinq ans.

Soumise à une très forte concurrence aussi bien de la part des transports routiers en ce qui concerne les transports de marchandises que des voitures particulières, et maintenant de l'avion, pour les transports voyageurs, la S. N. C. F. voit son trafic stagner malgré le développement de l'activité économique et de la circulation des personnes.

Les gains de productivité que permet d'obtenir l'amélioration technique de l'exploitation se trouvent, de ce fait, sur le plan financier singulièrement réduits, car ces gains jouent principalement sur le coût marginal du transport et ne trouveraient leur pleine efficacité que si le trafic croissait dans des proportions notables.

Les tarifs, de leur côté, ne peuvent être sérieusement majorés, car dans certains cas ils apparaissent déjà supérieurs au coût du transport routier équivalent.

Ainsi, placée entre des charges qui croissent sans cesse et des recettes qui stagnent, la S. N. C. F. voit son compte d'exploitation présenter un déséquilibre croissant dont la couverture incombe au budget général.

En présence de cette situation, le Gouvernement s'est résolu à établir un plan de réformes, mais, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, lors du développement particulier consacré à la S. N. C. F., il nous apparaît qu'il s'agit beaucoup plus de réformes comptables que de réformes de fond. En effet, les véritables problèmes ne sont pas abordés, ni celui de l'âge de la retraite, au moins en ce qui concerne le personnel sédentaire, ni celui de la coordination des transports. Dans ce dernier domaine, bien des erreurs ont été commises au cours des vingt dernières années, et il serait sans doute difficile de revenir brusquement sur certaines situations acquises ; il n'en reste pas moins qu'un programme cohérent de mesures devrait être établi et progressivement réalisé.

Enfin, la dernière entreprise qui impose une charge anormale aux finances publiques est la Régie autonome des transports parisiens.

Pour elle, le problème se pose d'une manière un peu différente. En effet, s'il s'agit d'une entreprise de main-d'œuvre au trafic stagnant, deux possibilités s'offrent pour améliorer la situation. En premier lieu la mécanisation de la vente des billets, de leur contrôle ainsi que de la conduite des trains permettrait de réaliser de sérieuses économies. Sans doute, se poserait la question du personnel excédentaire, mais un reclassement pourrait être envisagé. Les essais faits jusqu'ici, en ce sens, ont été beaucoup trop timides et il serait possible d'aller beaucoup plus loin et beaucoup plus rapidement dans cette voie.

En second lieu, il semble possible de procéder à certains relèvements de tarifs, au moins en ce qui concerne le réseau ferré, la position de la Régie autonome vis-à-vis de la concurrence des autres moyens de transport n'étant pas du tout la même que celle de la S. N. C. F. Au surplus, dans bien des villes de province, les réseaux de transport en commun ont des tarifs supérieurs à ceux de la région parisienne. Or, il apparaît tout à fait anormal que le budget général, c'est-à-dire l'ensemble des contribuables français, soit appelé à financer aussi largement un service public qui fonctionne pour le seul avantage des habitants de la capitale et de sa banlieue et une participation plus importante des usagers de ce service public serait, aux yeux de beaucoup, parfaitement justifiable. Mais, les tarifs des transports parisiens entrent dans le calcul de l'indice des prix, et ceci explique que le Gouvernement bloque systématiquement ces tarifs, quitte à donner à la Régie une compensation financière. La poursuite d'une telle politique, si contraire à la « vérité des prix » tant prônée par nos gouvernants, ne peut, à notre sens, que réserver les plus graves mécomptes.

\*  
\* \* \*

En conclusion, nous ne pouvons, une fois encore, que souligner la charge anormale que certaines entreprises du secteur public font peser sur les finances de l'État, et que déplorer la passivité de nos gouvernants successifs devant un tel état de fait. Certes il est commode de laisser faire, de reporter à plus tard les réformes difficiles, voire impopulaires, qu'il conviendrait de mettre en œuvre ; mais les situations, loin de s'améliorer avec le temps ne font — et

c'est fatal — que se dégrader chaque année davantage, et ce ne sont pas les réformes de surface ou les modifications comptables qui sont susceptibles de juguler un mal aussi profond.

On aurait pu penser qu'à l'aube d'un nouveau septennat, le moment était venu où le Gouvernement s'attaquerait enfin sérieusement aux problèmes qui se posent. Malheureusement, il ne semble pas qu'il doive en être ainsi. L'année 1970 risque donc, en ce domaine, comme en matière budgétaire, d'être une année de pause, la solution des problèmes fondamentaux étant, une fois de plus, remise à plus tard.

## CHAPITRE III

### LE SECTEUR DES ACTIVITES SOCIALES

#### I. — La situation financière de la Sécurité sociale.

Ainsi que nous l'avons souligné à différentes reprises dans nos précédents rapports, l'ensemble des différents régimes de Sécurité sociale, qui constitue un des trois secteurs de la dépense publique, les deux autres étant le secteur administratif et le secteur industriel, représente un volume de dépenses très important, voisin de celui du secteur industriel et que l'on peut chiffrer, *pour l'ensemble* des régimes, à une centaine de milliards.

\*  
\* \*

En ce qui concerne le régime général et le régime agricole ainsi que le Fonds de solidarité, des renseignements statistiques développés sont donnés dans le tableau ci-après.

**Prévisions pour 1969 et 1970 des recettes et des dépenses du régime général et du régime agricole de la Sécurité sociale  
et rappel de la situation 1968.**

	1968			1969			1970		
	Recettes.	Dépenses.	Solde.	Recettes.	Dépenses.	Solde.	Recettes.	Dépenses.	Solde.
I. — Régime général :	(En millions de francs.)								
Assurance maladie :									
Salariés non agricoles.....	22.255	21.636	+ 619	26.147	26.048	+ 99	28.811	29.251	— 440
Salariés agricoles .....	603	1.034	— 431	776	1.220	— 444	764	1.286	— 522
Total maladie .....	22.858	22.670	+ 188	26.923	27.268	— 345	29.575	30.537	— 962
Assurance vieillesse :									
Salariés non agricoles.....	10.608	10.184	+ 424	12.279	11.621	+ 658	13.527	13.541	— 14
Salariés agricoles .....	512	934	— 422	645	1.130	— 485	652	1.242	— 590
Total vieillesse .....	11.120	11.118	+ 2	12.924	12.751	+ 173	14.179	14.783	— 604
Accidents du travail.....	4.936	4.851	+ 85	5.758	5.560	+ 198	6.356	6.336	+ 20
Prestations familiales :									
Salariés non agricoles.....	17.439	16.828	+ 611	19.898	18.647	+ 1.251	21.807	19.805	+ 2.002
Salariés agricoles .....	575	1.028	— 453	578	1.040	— 462	587	1.054	— 467
Employeurs et travailleurs indé- pendants .....	1.361	1.211	+ 150	1.468	1.381	+ 87	1.572	1.469	+ 103
Total prestations familiales...	19.375	19.067	+ 308	21.944	21.068	+ 876	23.966	22.328	+ 1.638
Ensemble du régime général.....	58.289	57.706	+ 583	67.549	66.647	+ 902	74.076	73.984	+ 92
II. — Régime des exploitants agricoles (B. A. P. S. A.).....	5.965	6.255	— 290	7.190	7.190	»	7.852	7.852	»
III. — Fonds national de solidarité.....	1.177	1.177	»	1.256	1.256	»	1.417	1.417	»
Total général (I + II + III)...	65.431	65.138	+ 293	75.995	75.093	+ 902	83.345	83.253	+ 92
Déduction double emploi.....	— 1.177	— 1.177	»	— 1.256	— 1.256	»	— 1.417	— 1.417	»
Total général net.....	64.254	63.961	+ 293	74.739	73.837	+ 902	81.928	81.836	+ 92

Un simple examen du tableau ci-dessus permet de constater la progression continue des dépenses de la Sécurité sociale, dépenses qui, pour les trois branches considérées, doivent progresser en deux ans de 33,7 %. Encore convient-il de noter que ces chiffres ne tiennent pas compte du relèvement prévisible au mois de mai 1970 des honoraires des praticiens.

Les causes de cette situation sont diverses. Nous les analyserons rapidement pour chaque branche.

### 1° Assurance maladie.

En ce qui concerne l'assurance maladie, l'augmentation des dépenses tient principalement aux causes suivantes :

En tout premier lieu l'évolution du prix de journée des hôpitaux, qui marque de 1968 à 1969 une forte progression et qui doit être considérée à l'heure actuelle comme constituant un des chefs les plus sérieux de l'augmentation des dépenses de cette branche.

Par ailleurs, persiste une tendance constante à l'augmentation de la consommation médicale, et surtout pharmaceutique, tenant à la fois à la progression des techniques médicales et à un développement de l'utilisation des services médicaux par les assurés. Ce dernier phénomène est *a priori* assez difficile à expliquer. En effet, si au départ on comprend parfaitement que les assurés sociaux disposant d'un nouveau système dont ils ne connaissaient pas bien les avantages n'aient pas, dès le début, profité pleinement des possibilités qui leur étaient offertes, il est plus surprenant qu'au bout de plusieurs dizaines d'années de marche et alors que l'institution étant entrée complètement dans les mœurs, aurait dû atteindre un régime de croisière, on constate une progression croissante de la consommation médicale moyenne par assuré. Il y a là une véritable attraction pour des soins médicaux sans cesse plus développés que subissent les intéressés et qui est certainement une des causes des difficultés financières que connaît la branche assurance maladie.

Il convient également de signaler le relèvement, maintenant annuel, des honoraires des praticiens. Ajoutons aussi le relèvement des indemnités journalières qui est lié à l'augmentation des salaires.

Enfin, il convient de signaler une augmentation du nombre des assujettis, augmentation qui se traduit, du reste, en contrepartie, par le versement de cotisations plus nombreuses et qui justifie un certain gonflement des dépenses.

### 2° *L'assurance vieillesse.*

Comme on le sait, l'assurance vieillesse qui, jusqu'en 1968 était fondue avec l'assurance maladie au sein des « assurances sociales » constitue maintenant une branche distincte.

Dans ce secteur, les deux chefs d'augmentation des dépenses sont, d'une part, la progression du nombre des bénéficiaires, et, d'autre part, la majoration des pensions de retraite puisque celles-ci sont revalorisées en fonction de l'évolution des salaires.

L'accroissement du nombre des retraités est à l'heure actuelle d'environ 6 % par an, ce qui démontre que l'institution est encore loin d'avoir atteint son rythme de croisière. Quant aux revalorisations, elles sont particulièrement fortes car elles traduisent, ou traduiront en 1970, les importantes augmentations de salaires intervenues en 1968 et 1969.

### 3° *Les prestations familiales.*

Les prestations familiales ont été relevées à plusieurs reprises en 1969.

Tout d'abord sont intervenues deux mesures catégorielles avec effet du 1<sup>er</sup> mars :

— le taux des allocations familiales servies pour les troisième et quatrième enfants a été majoré de deux points et porté de 33 % à 35 % du salaire de base ;

— le taux de l'allocation de salaire unique dans les familles d'un ou deux enfants, dont un de moins de deux ans, est passé à la même date de 20 % ou 40 %, suivant les cas, à 50 %.

D'autre part, l'ensemble des prestations familiales a été majoré de 4,5 % à compter du 1<sup>er</sup> août 1969.

Enfin, le 1<sup>er</sup> novembre a été attribuée une allocation exceptionnelle aux familles de trois enfants au moins non assujetties à

l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Cette allocation est de 100 F par famille et est majorée de 30 F par enfant au-delà du troisième.

Le nombre des enfants ouvrant droit aux prestations est resté jusqu'ici assez stable. On avait pensé qu'un fort redressement de la natalité devait se produire à partir de 1968-1969 avec l'arrivée progressive à l'âge du mariage des très fortes classes d'âge nées au lendemain de la dernière guerre. Jusqu'ici le phénomène ne s'est pas encore produit d'une manière appréciable, mais il est encore trop tôt pour se prononcer d'une manière définitive à son sujet. S'agit-il en effet d'un simple retard sur les prévisions ? S'agit-il, au contraire, d'un comportement différent des jeunes ménages ? L'avenir seul apportera la réponse. Il y a là néanmoins un élément d'incertitude pour les toutes prochaines années qu'il convient de signaler.

#### 4° *Les accidents du travail.*

La progression des dépenses de la branche « Accidents du travail » est due pour l'essentiel à l'augmentation du montant des rentes et indemnités, celles-ci étant liées à l'évolution des salaires.

En revanche, le nombre lui-même des accidents a tendance à se stabiliser plus ou moins. En effet, si on constate toujours une progression des accidents dits « de trajet », qui est le fait des dangers de la circulation routière, cette progression semble se ralentir. Par ailleurs, en ce qui concerne les accidents du travail proprement dits, on observe une diminution de leur nombre, ce qui est un premier résultat des actions entreprises, depuis plusieurs années, en matière de prévention. Toutefois, ce sont les accidents légers qui vont en s'amenuisant alors que les accidents graves subsistent. Il est certain que beaucoup d'efforts restent à faire encore dans le domaine de la protection des travailleurs contre les risques professionnels.

Quoi qu'il en soit, et compte tenu des cotisations perçues à l'heure actuelle pour couvrir les risques, la branche « Accidents du travail » paraît, sur le plan financier, avoir trouvé son point d'équilibre.

### 5° Les salariés agricoles.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1963 et par application des dispositions de la loi de finances pour 1963, les salariés agricoles sont financièrement pris en charge par le régime général de sécurité sociale.

Pour eux, les résultats demeurent très déficitaires, les recettes ne couvrant approximativement que 60 % des dépenses.

Rappelons, en effet, que les cotisations payées par les employeurs sont établies sur des salaires forfaitaires qui ne suivent qu'imparfaitement l'évolution du coût de la vie.

Par ailleurs, il s'agit d'un régime en voie de vieillissement. En effet, le nombre des actifs a tendance à décroître par suite de la modernisation des exploitations agricoles et de leur concentration. En outre, l'alignement du S. M. A. G. sur le S. M. I. G., à la suite des accords de Grenelle, en relevant très fortement les salaires agricoles, a incité les exploitants à réduire au maximum leur appel à une main-d'œuvre salariée.

\*  
\* \* \*

Si l'on se penche maintenant sur les recettes de la Sécurité sociale on observe que de 1968 à 1970 elles croîtront globalement d'une manière à peu près parallèle aux recettes.

Cette progression est la conséquence de deux facteurs : le relèvement régulier du plafond général et les augmentations importantes de salaires intervenues depuis 1968.

Rappelons que le plafond est calculé au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année en fonction de l'évolution constatée des salaires. Le tableau ci-après donne l'évolution du plafond depuis 1962.

ANNEE	PLAFOND DES cotisations.	ANNEE	PLAFOND DES cotisations.
1962 .....	9.600 F.	1966 .....	12.960 F.
1963 .....	10.440 F.	1967 .....	13.680 F.
1964 .....	11.400 F.	1968 .....	14.400 F.
1965 .....	12.240 F.	1969 .....	16.320 F.

Quant aux taux des cotisations, ils n'ont pas été modifiés depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1967 et sont, par conséquent, à l'heure actuelle les suivants :

	MALADIE		VIEILLESSE	PRESTATIONS familiales.	TOTAL	
	Plafonnées.	Déplafonnées.	Plafonnées.	Plafonnées.	Plafonnées.	Déplafonnées.
Patronale ....	9,50 %	2 %	5,50 %	11,50 %	26,50 %	2 %
Salariale .....	2,50 %	1 %	3 %	»	5,50 %	1 %
Total .....	12 %	3 %	8,50 %	11,50 %	32 %	3 %
					35 %	

Si, au total, les recettes varient approximativement de la même manière que les dépenses, il en est différemment si l'on compare pour chaque branche recettes et dépenses. On observe, en effet, que pour les comptes « assurance maladie » et « vieillesse », les dépenses augmentent plus rapidement que les recettes. De ce fait, ces deux branches qui étaient en équilibre en 1968 connaîtront un déficit en 1970. En revanche, les prestations familiales, légèrement excédentaires en 1968, le deviendront largement en 1970. Quant à la branche « accidents du travail », elle connaît, au long des trois exercices considérés, un équilibre satisfaisant.

## II. — Observations générales.

L'examen de la situation financière d'ensemble du régime général de la sécurité sociale, qui constitue la branche maîtresse de la sécurité sociale française, ne saurait conduire à manifester beaucoup d'optimisme. L'effet de la réforme réalisée par les ordonnances de 1967, et qui avait donné une bouffée d'oxygène au régime, est maintenant complètement annulé.

En 1968, la branche « assurance maladie », pour l'ensemble des salariés agricoles et non agricoles, présentait un excédent de près de 200 millions de francs. Pour 1970, les perspectives font apparaître un déficit de près de 1 milliard de francs.

Pour la branche « vieillesse », les comptes, qui jusqu'à cette année, présentaient un excédent, accuseront en 1970 une perte de quelque 600 millions de francs.

Au total, pour ces deux branches, les pertes dépasseront 1 milliard et demi en 1970. C'est dire que les espoirs des réformateurs de 1967 se révèlent vains. Comme nous l'avons déjà constaté à plusieurs reprises dans le passé, en présence d'un déficit sans cesse croissant, le Gouvernement se décide à prendre des mesures d'urgence qui apportent un remède passager au mal chronique dont souffre l'institution, mais il ne s'agit jamais que d'une thérapeutique « à la petite semaine » et non d'un traitement profond qui, seul, serait susceptible de guérir définitivement la maladie. La réforme de 1967 n'a pas échappé à cet écueil. On aura pu réaliser un équilibre global pendant trois exercices, mais à partir de 1971 le problème se reposera dans les mêmes termes qu'en 1967.

Soulignons, du reste, qu'il s'agit d'un équilibre global, car l'équilibre par branche n'aura été réalisé qu'au cours du seul exercice 1968, puisque, déjà en 1969, l'assurance maladie apparaît comme largement déficitaire et sera rejointe sur cette pente par l'assurance vieillesse en 1970.

Seule la branche « Prestations familiales » fait apparaître une marge excédentaire croissante : 308 millions de francs en 1968, 876 cette année, plus de 1.630 millions en 1970, et ce, malgré le déficit constant de la section des salariés agricoles. Cet excédent est, du reste, la conséquence d'une revalorisation des prestations inférieures à l'évolution générale des salaires. Il en résulte une dégradation relative du niveau de vie des familles ainsi que permet de le constater le tableau ci-après publié par l'I. N. S. E. E.

Pouvoir d'achat du revenu mensuel net des ouvriers à Paris.

ANNEE	CELIBATAIRE	PERE de 2 enfants.	PERE de 5 enfants.
1962 .....	100	100	100
1963 .....	102	103	102
1964 .....	105	105	104
1965 .....	108	107	106
1966 .....	112	109	109
1967 .....	113	110	109
1968 .....	118	114	113

On peut donc s'interroger sur la politique que le Gouvernement entend suivre en matière de prestations familiales, et même, d'un point de vue plus large, sur sa politique familiale tout entière.

Les mesures prises depuis le début de l'année 1969 sont, en ce domaine, assez contradictoires. Au cours du premier trimestre sont intervenus deux relèvements des prestations, que certains avaient même un peu pompeusement présentés comme constituant un « plan nataliste » : le relèvement de l'allocation dite « de salaire unique » pour les familles de un ou deux enfants et le relèvement, du reste faible, des allocations familiales pour les troisième et quatrième enfants. Si la première de ces mesures s'explique parfaitement par le désir d'encourager le maintien de la mère au foyer, ce qui est certainement un facteur important du développement de la natalité, en revanche la seconde mesure apparaît beaucoup plus surprenante. Jusqu'ici le taux des allocations familiales avait été le même pour tous les enfants à partir du troisième. Or, pour la première fois, apparaît une différenciation au niveau du cinquième enfant, ce qui désavantage les familles très nombreuses par rapport à celles ayant au plus quatre enfants. La différenciation a failli, du reste, être encore plus forte, car les projets primitifs prévoyaient en contrepartie de l'augmentation des prestations pour les troisième et quatrième enfants une réduction de celles servies à partir du cinquième, et ce n'est que devant les protestations des associations intéressées que ce projet a été abandonné. Sans doute, les incidences financières de la mesure sont-elles, en définitive, peu importantes pour les intéressés ; il n'en reste pas moins qu'elle paraît être inspirée par le désir de voir se constituer des familles de trois ou quatre enfants, quitte à décourager — ou à moins encourager — les familles plus nombreuses.

Au dernier trimestre est intervenue une nouvelle mesure à caractère familial qui tranche beaucoup plus nettement encore avec les principes suivis jusqu'à présent : l'attribution d'une allocation aux familles non assujetties à l'impôt sur le revenu des personnes physiques. C'est la première rupture avec une tradition vieille de trente ans qui voulait que l'aide soit accordée aux familles indépendamment de leur revenu propre et en seule considération du nombre d'enfants. Sans doute, cette allocation a un caractère exceptionnel et constitue dans une certaine mesure un secours destiné à compenser pour les familles les plus modestes les conséquences de la dévaluation sur les prix intérieurs. Elle n'en a pas

moins été présentée comme un précédent, et le Premier Ministre lui-même, à la tribune de l'Assemblée Nationale, s'est prononcé en ce sens. Il semblerait donc que l'on s'engage dans un renversement complet de l'aide à la famille qui, de compensation à but nataliste, se transformerait en mesures d'assistance en faveur des plus déshérités, même si une telle solution devait aboutir à une régression globale de la natalité. Certains pensent, du reste, que cette régression pourrait être compensée par un recours accru à l'immigration étrangère.

En la matière, les différentes solutions présentent, comme dans bien d'autres domaines, du reste, avantages et inconvénients, et il ne rentre pas dans le cadre du présent rapport général d'en discuter, mais force est néanmoins de constater que l'on voit fort mal, en fonction des mesures prises et des déclarations faites à ce sujet en 1969, quelle est sur ce problème la ligne directrice de la politique gouvernementale, sauf à supposer que ce sont uniquement les considérations financières qui dominent. En effet, tout se passe comme si on recherchait à gonfler le plus possible les excédents des caisses de prestations familiales, en limitant au maximum les dépenses et en se bornant par quelques mesures fragmentaires à parer au plus pressé pour faire taire les mécontentements trop vifs.

Or, ces excédents sont précieux pour compenser les déficits de la branche maladie, nous l'avons maintes fois constaté. Sans les transferts qui ont été effectués depuis des années au sein de la Sécurité sociale des prestations familiales vers les caisses d'assurances sociales soit sous forme de cotisations, soit par suite d'une confusion des trésoreries, il y a longtemps que l'assurance maladie se serait trouvée en état de cessation de paiement.

Une telle manière de faire est-elle réaliste, nous ne le pensons pas, car c'est avoir encore recours à un fâcheux palliatif que de découvrir l'un pour couvrir l'autre, que de sacrifier l'enfance à la maladie. Le véritable remède est à rechercher — nous l'avons maintes fois souligné — dans une réforme profonde du système, de manière à en faire disparaître tous les abus, toutes les situations anormales qui sont les causes profondes du déficit.

Pour prendre deux exemples, il existe un véritable gaspillage de produits pharmaceutiques, les modalités de remboursement incitant les assurés à acheter les médicaments non pas au fur et à mesure des besoins réels, mais en bloc dès la prescription médicale.

C'est à ce point que la presse régionale publie de temps à autre des mises en garde aux parents contre les dangers que présentent les produits pharmaceutiques que les enfants peuvent trouver aux abords des décharges publiques. De même, les hôpitaux sont, surtout en hiver, encombrés de « grabataires » qui relèvent de la maison de retraite ou de l'assistance à domicile, mais qui faute d'établissements ou d'organisations adaptés à leur cas sont assimilés à des malades. Quand on se réfère aux prix de journée actuels dans les hôpitaux, on imagine facilement la charge qui en résulte pour la Sécurité sociale.

Nous pourrions multiplier les exemples. Notre propos n'est pas toutefois de faire une étude exhaustive de la question ni de présenter un plan de réforme de la Sécurité sociale, nous voulons simplement indiquer que jusqu'ici aucune mesure vraiment efficace n'a été proposée, aucun plan de longue haleine n'a été établi pour tenter de redresser définitivement une situation qui fait peser une sérieuse menace sur les finances publiques.

## CHAPITRE IV

### LA SITUATION FINANCIERE DE L'ENSEMBLE DES ACTIVITES DE L'ETAT

Après l'étude que nous venons de faire de la situation financière de chacun des trois secteurs, administratif, industriel et social, entre lesquels se répartit l'activité de l'Etat, il convient de faire une synthèse des constatations auxquelles nous sommes parvenus et d'essayer d'en dégager des conclusions quant à la situation financière globale de l'Etat.

Ces conclusions doivent, nous semble-t-il, porter sur deux points qui sont essentiels pour déterminer l'état exact des finances publiques : d'une part les dépenses globales de l'Etat, d'autre part l'endettement public.

\*  
\* \*

#### I. — Les dépenses globales de l'Etat.

Il convient tout d'abord de rappeler que les dépenses globales de l'Etat ne sont pas constituées exactement par la somme des dépenses des trois secteurs administratif, industriel et social, pris séparément. Il existe, en effet, entre ces trois secteurs des interférences nombreuses et ce qui constitue une charge pour l'un d'eux peut fort bien avoir pour contrepartie une recette pour un autre. Pour connaître le « chiffre d'affaires » total de l'Etat, il est donc indispensable d'éliminer toutes les opérations qui traduisent simplement des virements de secteur à secteur, ou même des virements à l'intérieur d'un secteur, et qui constituent, en définitive, du point de vue qui nous occupe, de simples opérations d'ordre.

Or, ces opérations sont nombreuses et portent parfois sur des sommes considérables.

Notamment, au sein du secteur industriel, les différentes entreprises sont clientes les unes des autres pour des montants parfois très élevés.

En 1968, dernier exercice pour lequel nous possédons des renseignements comptables, les achats de biens ou services effectués par les principales entreprises du secteur industriel de l'Etat auprès d'autres entreprises de ce secteur se sont élevés à :

(En millions de francs.)	
Charbonnages de France.....	78
Electricité de France.....	1.561
Gaz de France.....	278
Régie nationale des usines Renault.....	57
Société nationale des chemins de fer français .....	295
Régie autonome des transports parisiens.	127
Compagnie nationale Air France.....	50

D'autre part, les transferts d'un secteur à un autre sont nombreux.

Pour ne citer que les plus importants, nous mentionnerons les versements effectués par le secteur industriel soit au Trésor à titre d'impôts, soit au secteur social à titre de cotisations de sécurité sociale. En sens inverse, signalons les subventions versées par le budget tant au secteur industriel qu'au secteur social ainsi que le montant des commandes passées par le secteur administratif aux entreprises nationalisées.

A titre d'exemple, et pour s'en tenir aux seules grandes entreprises nationalisées, le montant des impôts qu'elles ont payés à l'Etat (à l'exclusion des impôts versés aux collectivités locales) et le montant des prestations qu'elles ont fournies au secteur administratif se sont élevés, pour 1968, à :

**Montant des fournitures faites à l'Etat en 1968.**

	MONTANT
	(En millions de francs.)
Charbonnages de France.....	107
Gaz de France.....	24
Régie nationale des usines Renault.....	79
S. N. C. F. ....	(a) 1.247
R. A. T. P. ....	4
Compagnie générale transatlantique.....	28
Compagnie Air France.....	224

(a) Y compris 825 millions de francs à titre de remboursements pour transports gratuits ou à tarif réduit.

**Montant des impôts payés à l'Etat en 1968.**

	MONTANT
	(En millions de francs.)
Charbonnages de France.....	603
Electricité de France.....	187
Gaz de France.....	47
Régie nationale des usines Renault.....	52
S. N. C. F. ....	2.707
R. A. T. P. ....	193
Compagnie générale transatlantique.....	9
Compagnie Air France.....	42

Compte tenu des correctifs que nous venons d'indiquer, on peut établir comme suit, pour 1969 et 1970, le montant probable des dépenses totales de l'Etat dans les trois secteurs administratif, industriel et social.

DEPENSES	1969	1970
	(En milliards de francs.)	
<b>1. Dépenses brutes du secteur administratif :</b>		
— dépenses à caractère définitif.....	171,3	182,6
— dépenses à caractère temporaire.....	3,7	4
<b>2. Dépenses brutes du secteur nationalisé.....</b>	<b>90</b>	<b>96</b>
<b>3. Dépenses brutes du secteur social.....</b>	<b>103</b>	<b>110</b>
<b>Total .....</b>	<b>368</b>	<b>389,6</b>
<b>A déduire :</b>		
<b>4. Subventions, avances et prêts du Trésor.....</b>	<b>3,4</b>	<b>3,1</b>
<b>5. Impôts payés par le secteur nationalisé.....</b>	<b>4,1</b>	<b>4,8</b>
<b>6. Cotisations de sécurité sociale payées par le secteur industriel .....</b>	<b>2,5</b>	<b>3</b>
<b>7. Echanges commerciaux interentreprises du secteur industriel et commandes passées par l'Etat à ce secteur.....</b>	<b>5</b>	<b>5,3</b>
<b>Total .....</b>	<b>15</b>	<b>16,2</b>
<b>Total net.....</b>	<b>353</b>	<b>373,4</b>

Ainsi, d'une année à l'autre, la masse globale des dépenses de l'Etat croîtra de quelque 33 milliards, soit une augmentation de l'ordre de 9,9 %.

Comme nous avons eu maintes fois l'occasion de le souligner lors de l'examen des précédents budgets, cet accroissement de dépenses ne trouve pas, au moins dans une large mesure, sa contrepartie dans une augmentation corrélative de la production. Ce seront donc plusieurs milliards de francs qui vont peser sur le marché, par injection, dans l'économie d'un pouvoir d'achat supplémentaire constitué par des traitements, des salaires et des prestations sociales.

Or, une injection de pouvoir d'achat non gagée par un accroissement de production est évidemment génératrice d'inflation, par conséquent, toute stabilisation monétaire durable nécessiterait que l'Etat fasse un effort sérieux pour maintenir l'accroissement de ses dépenses dans les trois secteurs administratif, social et industriel au niveau de l'augmentation de la production ; par contre, si cet accroissement est supérieur, on introduit automatiquement dans l'économie des germes inflationnistes et c'est malheureusement ce que nous constatons à l'heure actuelle.

\*  
\* \*

## II — L'endettement public.

Ainsi que nous venons de l'indiquer, l'Etat, dans l'ensemble de ses trois secteurs administratif, industriel et social, a effectué depuis de longues années, et continue à effectuer, une dépense globale trop importante, qui pèse ainsi lourdement sur le marché et est génératrice d'inflation. Par ailleurs, cette dépense globale excède, chaque année, le total des ressources normales dont peuvent disposer les trois secteurs considérés ; par conséquent, l'Etat est amené à s'endetter pour compenser le déséquilibre qui existe entre ses recettes et ses dépenses.

Votre Rapporteur général a donc été amené à approfondir et à préciser cette notion nouvelle des finances publiques que constitue l'endettement public. Nous en rappellerons la définition, telle qu'elle figure dans le rapport général sur le budget de 1955.

« L'endettement public est l'excédent de toutes les dépenses et obligations contractées dans l'année, au titre des diverses activités administratives, industrielles ou sociales de l'Etat, par rapport au produit normal des impôts, taxes, perceptions ou recettes de toute nature, afférents à ces mêmes activités. »

Nous devons donc rechercher pour chacun des trois secteurs qui constituent l'ensemble des activités de l'Etat quel est le montant de l'endettement net. Nous rappellerons les modalités du calcul de cet endettement net pour une année déterminée.

Concernant le secteur administratif, l'endettement est constitué par l'excédent des charges sur les ressources.

Pour le secteur social, l'endettement éventuel est simplement l'excédent des charges sur les ressources. Enfin, pour le secteur industriel, il convient de retenir comme endettement, d'une part l'excédent des emprunts contractés sur les remboursements effectués et, d'autre part, les déficits d'exploitation lorsque ceux-ci ne sont pas couverts soit par des subventions de l'Etat, soit par des emprunts, mais seulement par des artifices de trésorerie, comme par exemple des reports de dettes. En outre, afin d'éliminer les double emplois, ne doivent pas entrer en ligne de compte pour le calcul de l'endettement du secteur industriel les emprunts contractés par les entreprises de ce secteur auprès du Trésor, puisque leur montant se retrouve dans les charges du secteur administratif de l'Etat.

Notons, par ailleurs, que l'endettement net d'un secteur déterminé peut être négatif, dans le cas où pour l'année considérée les charges de ce secteur seraient inférieures à ses ressources normales. Sauf en ce qui concerne le secteur social, cet aspect du problème est assez théorique, car il apparaît bien peu probable que, dans la conjoncture actuelle, on puisse voir le secteur administratif ou le secteur industriel de l'Etat en suréquilibre.

Le tableau ci-après, établi suivant les principes qui viennent d'être indiqués, donne la décomposition de l'endettement public pour les années 1969 et 1970.

Montant de l'endettement public en 1969 et 1970.

NATURE DES OPERATIONS	1969	1970
	(En millions de francs.)	
<b>PREMIER GROUPE. — Opérations de caractère définitif.</b>		
Excédent de charges.....	4.571	— 2.020
<b>DEUXIÈME GROUPE. — Opérations de caractère temporaire.</b>		
Excédent de charges.....	1.773	1.925
Endettement du secteur administratif.....	6.344	— 95
<b>TROISIÈME GROUPE</b>		
Emprunts nets des entreprises nationales.....	5.700	5.800
Endettement du secteur social.....	155	»
Total pour le troisième groupe.....	5.855	5.800
Endettement public total.....	12.199	5.705