

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 2.200 fr. ; ÉTRANGER : 4.000 fr.

(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS-15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 20 FRANCS

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 39^e SEANCE

1^{re} Séance du Jeudi 19 Novembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1960 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2600).

Travaux publics et transports (suite).

Marine marchande.

Etat F (suite) et Etat G (suite).

MM. Christian Bonnet, rapporteur spécial; Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Cermolacce, Michaud, Rombeaut, Courant.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Ordre du jour (p. 2610).

PRESIDENCE DE M. EUGENE-CLAUDIUS PETIT,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

* (2 f.)

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1960 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, n° 300, deuxième partie (rapport n° 328).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :
Gouvernement, 2 heures 5 minutes ;

Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 3 heures 45 minutes ;

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 3 heures ;

Commission des affaires étrangères, 10 minutes ;

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 5 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 3 heures 50 minutes ;

108

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 6 heures 50 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 4 heures 5 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 2 heures ;

Groupe de l'unité de la République, 1 heure 35 minutes ;

Groupe socialiste, 2 heures 45 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 1 heure 20 minutes ;

Isolés, 45 minutes.

La commission de la défense nationale a épuisé son temps de parole.

Nous abordons l'examen des crédits de la marine marchande.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (suite)

III. Marine marchande.

ETAT F (suite).

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Autorisations nouvelles.)

< Titre III, 557.048 NF > ;

< Titre IV, 12.401.909 NF > .

ETAT G (suite).

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

(Autorisations nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

< Autorisation de programme, 11.030.000 NF > ;

< Crédit de paiement, 3.300.000 NF > .

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

< Autorisation de programme, 283.400.000 NF > ;

< Crédit de paiement, 134.323.000 NF > .

Je rappelle que la durée du débat est prévue pour une heure.

Or le temps de parole demandé par les orateurs inscrits sur ce budget atteint déjà deux heures. De plus, les rapporteurs ont demandé, l'un 20 minutes, l'autre 25 minutes. C'est dire que nous sommes très loin des temps qui ont été prévus lors de l'organisation du débat. J'invite donc MM. les rapporteurs et MM. les orateurs inscrits à bien vouloir, autant que possible, limiter leur intervention.

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

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Mes chers collègues, le propre d'un rapport écrit — M. de la Palice l'eût dit — est de pouvoir être lu.

En outre, pour mériter son nom, un débat budgétaire ne doit pas se borner à de longs monologues fastidieux des rapporteurs ; il doit faire une place à ces discussions d'où jaillit parfois, dit-on, la lumière. Enfin, pour l'examen des crédits annuels, a été substituée aux trop longues séances d'antan une précipitation tout aussi condamnable.

Telles sont les raisons pour lesquelles je me bornerai à souligner les points essentiels sur lesquels la commission, avant de conclure à l'adoption du budget de la marine marchande, a estimé de son devoir d'attirer l'attention du Gouvernement.

Des problèmes de trois ordres ont été spécialement étudiés : ceux qui concernent les pêches maritimes, ceux qui sont relatifs à la situation de l'établissement national des invalides, ceux enfin qui ont trait à l'armement et à la construction navale, indissolublement liés dans leur sort commun.

Les questions propres à la pêche peuvent se grouper sous trois rubriques.

Il s'agit, d'abord, de l'écart entre les prix à la production et les prix à la distribution, écart toujours irritant pour les producteurs, écart plus grand dans ce domaine que dans d'autres, écart auquel le Gouvernement peut d'autant moins être insensible aujourd'hui que les cours de la viande le préoccupent et que toutes les études qui ont été faites par les instituts spécialisés prouvent qu'il y a, en France, de très importantes possibilités pour le développement de la consommation du poisson.

Problème de prix, mais aussi problèmes de la préparation, de l'adaptation de notre industrie des pêches maritimes à la compétition qui s'instaure dans le cadre du Marché commun : formation professionnelle des hommes de pêche aussi bien que des marins du commerce, charges sous lesquelles ploie l'armement à la pêche français — je souligne d'un mot la nocivité de cette taxe sur le gas-oil de 1,50 F instituée l'an dernier et dont on avait espéré tout au long de l'année qu'elle pourrait être supprimée au titre de 1960 — insuffisance de notre recherche scientifique et technique, création d'une sous-commission des pêches à la commission de l'agriculture du Marché commun, puisque notre industrie des pêches, qu'il s'agisse de la production ou du stade ultérieur de la transformation, est assimilée à l'agriculture dans le traité de Marché commun.

Problème de prix, donc, je le répète, problèmes d'adaptation au Marché commun qui s'organise, problèmes aussi de protection de notre industrie de la pêche sur le plan international.

J'évoque d'un mot l'évolution, extrêmement dangereuse pour notre industrie, de la réglementation internationale du droit de pêche, singulièrement le problème de l'extension des eaux territoriales.

J'évoque également la convention tarifaire franco-tunisienne, qui a instauré une disparité choquante, et peut-être redoutable, entre le régime des produits de la pêche tunisiens entrant en France et le régime des produits français entrant en Tunisie.

Après les problèmes de la pêche, la commission des finances s'est penchée sur un problème, commun à l'armement à la pêche et à l'armement au commerce, fournissant dès lors une transition toute naturelle, celui de l'établissement national des invalides.

Il est du devoir de votre rapporteur de souligner que la situation de l'établissement national des invalides en est venu, comme il l'écrit dans son rapport, à un point de rupture.

L'administration, du moins certaines administrations, dès lors qu'on parle du régime des pensions de marins, marquent quelques signes d'impatience. Les armateurs à la pêche et au commerce sont indisposés par l'augmentation constante des cotisations, par la création de nouvelles taxes et par l'augmentation des anciennes. Dans l'intérêt même des bénéficiaires du régime particulier des marins, qui est si justifié dans son principe, il a paru nécessaire à votre commission qu'un large inventaire fût établi, par une commission très restreinte, dont les travaux ne devront d'ailleurs pas retarder ceux qui ont déjà été entrepris au sein du département ministériel compétent. Cette commission, composée de trois membres, présidée par un conseiller à la Cour des comptes, devrait rassembler uniquement des hommes compétents et qui ne soient pas directement intéressés à la conclusion de leurs travaux.

Nous ne pouvons certes pas attendre d'un tel inventaire des solutions magiques à un problème dont la donnée majeure demeure le pourcentage des pensionnés par rapport aux personnels en activité, les premiers étant plus nombreux que les seconds.

Il reste que certaines orientations peuvent être marquées. Cet inventaire peut faire ressortir, à côté de situations auxquelles il faudra peut-être porter remède, les devoirs de l'Etat sur le triple plan d'une obligation morale, politique et financière. Il pourrait mettre en relief la nécessité de créer un conseil d'administration doté de pouvoirs de gestion et d'administration, et proposer de substituer à un système extrêmement complexe, parfois générateur d'arbitraire — celui des trop nombreuses catégories instituées par la loi de 1948 — une organisation plus souple inspirée du système de points en usage dans le régime des cadres.

Ce système plus souple permettrait, par des valorisations ou des minorations, de tenir davantage compte des conditions dans lesquelles sont effectuées les navigations par certains ressortissants à ce régime, car beaucoup ont le sentiment que les portuaires sont aujourd'hui avantagés par rapport à ceux qu'il est convenu d'appeler les gens du large.

Nous abordons maintenant les problèmes de l'armement et de la construction navale, indissolublement liés, comme je l'ai déclaré il y a un instant. L'un et l'autre sont, en effet, soumis au maximum à la concurrence internationale et ils ressortissent à l'un des derniers marchés internationaux libres. La prospérité de l'un est la condition de l'activité de l'autre et la situation

difficile de l'armement, comme la situation tragique de la construction navale, sont dominées par un même fait qui est la crise mondiale des frets.

A cette crise qui est le fait — à la différence de bien d'autres crises survenues avant-guerre — non pas tant d'une marchandise qui se dérobe que d'un tonnage en excédent, qui est la conséquence d'un excès d'offre par rapport à la demande et qui, dès lors, est peut-être plus grave et risque d'être plus longue que celles d'antan, il ne sera pas porté remède d'une façon magique. Il n'y a aucun espoir de la voir conjurée dans un avenir prochain, sauf retournement complet de la situation, moins sur le plan économique que sur le plan politique.

Le pavillon français est un pavillon relativement onéreux. Il serait étonnant qu'il en soit autrement puisque, pour ses charges d'exploitation, il est tributaire d'une économie protégée alors que, en ce qui concerne son exploitation proprement dite et son activité, il est, au contraire, exposé aux grands vents de la concurrence internationale.

Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement devrait témoigner à son égard d'une sollicitude très particulière, qui doit s'exprimer, en premier lieu, dans les accords conclus avec les personnes morales, privées ou publiques, étrangères.

Qu'il me soit permis à cet égard de souligner, comme je l'ai fait dans mon rapport, combien il est fâcheux que la Tunisie ait donné à l'accord d'octobre 1958 une interprétation autre que celle que lui donnait à l'origine le Gouvernement français.

Qu'il me soit permis de marquer avec force que la commission souhaite que le Gouvernement organise dès maintenant la couverture sous pavillon français des échanges techniques auxquels donnera lieu le pétrole du Sahara.

La sollicitude du Gouvernement pour l'armement doit se marquer aussi dans des dispositions d'ordre fiscal, et je me permets de renvoyer ceux que la chose intéresse aux détails de mon rapport. Mais elle doit se traduire surtout dans la définition d'un régime de crédit à long terme, dont il est inconcevable que notre armement ait été privé jusqu'ici, dans la définition aussi, par la voie de bonifications, d'un taux d'intérêt, qui serait analogue à celui dont bénéficient certains armements étrangers, en particulier l'armement de la République fédérale d'Allemagne, qui, au cours des deux ou trois mois derniers, a dépassé en tonnage la flotte française alors qu'il était parti de zéro en 1945.

Si la situation de l'armement est difficile, celle de la construction navale est tragique et le Gouvernement — je le souligne — ne peut pas, en face de cette crise, pratiquer ce qu'il est convenu d'appeler vulgairement la politique de l'autruche.

Cette crise de la construction navale a préoccupé les pouvoirs publics dès le début de cette année. Une commission dite commission Merveilleux du Vignaux, du nom de son président, a déposé des conclusions encore teneuses secrètes mais dont on sait cependant qu'elles assignent à cette industrie un objectif de 400.000 tonnes environ pour les années 1962 et suivantes, objectif qui, en l'état actuel des choses, paraît raisonnable sinon, hélas ! optimiste.

Or la capacité de production de cette industrie paraît devoir être, à l'époque, très supérieure. On a avancé le chiffre de 730.000 tonneaux mais, on le sait, dès lors qu'il s'agit des déclarations des intéressés qui se sentent menacés — et nous l'avons vu sous le régime de répartition en temps de guerre et immédiatement après guerre — les industriels ont tendance à majorer leur capacité de production, de façon que la réduction, si réduction il doit y avoir, soit calculée sur un chiffre supérieur à celui de leur capacité de production réelle.

Quoi qu'il en soit, il est certain qu'il y a une disparité marquée entre les quelque 700.000 tonneaux de capacité de production des années 1962 et 1963 pour l'industrie des constructions navales, et les 400.000 tonneaux qui paraissent être le seul objectif raisonnable, en l'état actuel des choses, compte tenu du fait que l'armement français ne voit pas la possibilité de confier plus de 150.000 tonneaux de commandes à nos chantiers à partir de 1962.

Cette industrie de la construction navale est, dans bien des pays, aidée d'une façon directe ou indirecte, contrairement à ce qu'on a pu dire. Elle l'est en France, mais le problème est celui, délicat entre tous, de la reconversion.

La reconversion est toujours une opération délicate, mais elle l'est encore plus dans l'industrie de la construction navale parce que les chantiers les plus menacés se trouvent dans une zone de dépression économique, dans ce tiers de la France qui souffre, comme l'a dit M. le président de cette Assemblée ; outre cette raison d'ordre géographique, la reconversion est également difficile, parce que cette industrie, à bien des égards, est demeurée

une industrie de main-d'œuvre. Par conséquent, le nombre des travailleurs à reclasser est plus important qu'il ne le serait, pour la production d'un tonnage égal, dans une autre activité.

Ajoutons à cela que certains armements sont étroitement liés à certains chantiers, et que si on venait à leur imposer de construire des bateaux dans des chantiers qui ne seraient pas ceux avec lesquels ils sont liés, ils pourraient être tentés de les faire construire à l'étranger.

Cela souligne encore toutes les difficultés du problème.

Mais ce n'est pas parce qu'un problème est difficile qu'on doit indéfiniment différer sa solution, tout au contraire.

On serait tenté, en la circonstance, d'assimiler l'attitude du Gouvernement à celle d'un chirurgien qui aurait fait un diagnostic, hélas exact, mais qui se refuserait à pratiquer l'opération ; tant la vue du sang lui répugne.

Il est de fait que la situation tragique de certains chantiers pose, sur le plan humain, des problèmes douloureux qui seront évoqués certainement par plusieurs de mes collègues. Il n'en reste pas moins vrai que ces problèmes ne seront pas résolus si la période actuelle d'incertitude demeure. Cette période actuelle d'incertitude, si elle devait se prolonger, condamnerait l'ensemble de cette industrie, aussi bien les chantiers les plus compétitifs que ceux qui se sentent les plus menacés.

Les chantiers les plus compétitifs ont besoin de continuité dans l'action, tant sur le plan des investissements, que sur le plan commercial. Chacun sait que, sur le plan commercial, pour de grandes affaires comme pour de petites, il est plus difficile de refaire une clientèle que de la créer et qu'une solution de continuité dès lors a toujours des conséquences graves.

L'incertitude est fâcheuse aussi pour les chantiers les plus menacés, tentés de prendre très au-dessous de leur prix de revient des commandes qui leur permettraient de maintenir une certaine activité, tentés aussi de garder quelque illusion quant à la nécessité d'une reconversion partielle ou totale.

Votre commission des finances a prié son rapporteur d'insister auprès du Gouvernement pour qu'après avoir placé chacun devant ses responsabilités, il prenne plus nettement les siennes en dotant une autorité bien définie de pouvoirs et de crédits. Je dis « une autorité bien définie », car nous assistons actuellement à une sorte de jeu de cache-cache entre le Gouvernement qui compte sur la profession et la profession qui, inquiète, troublée, compte sur le Gouvernement, entre le pouvoir central qui a tendance en matière de décentralisation à se reposer sur les pouvoirs locaux et l'administration locale qui a tendance à rejeter les décisions vers le pouvoir central — ce pouvoir central, lui-même rejetant les intéressés du département ministériel de la place Fontenoy à celui de la rue de Grenelle ou à celui de la rue de Rivoli. Ce jeu de cache-cache, trop réussi jusqu'à présent, doit cesser. Il faut nommer une autorité et la doter de pouvoirs bien définis.

Lorsque le problème du logement dans la région parisienne s'est posé, le gouvernement du moment avait nommé quelqu'un qui est aujourd'hui ministre de la construction et l'avait chargé de coordonner tous les efforts pour arriver à une solution. Je pense que le Gouvernement devrait s'inspirer de ce précédent en ce qui concerne la construction navale.

Votre commission des finances pense aussi que certaines mesures devraient être prises pour aider cette industrie : la suppression de la T. V. A. sur le plan intérieur, pour ne pas reprendre d'une main par la T. V. A. ce qu'on a donné d'une autre par l'aide à la construction navale, la diminution rapide des droits de Jouane et l'augmentation des contingents sur les auxiliaires pour une industrie qui est à bien des égards une activité d'assemblage et qui n'a pas la possibilité, comme sa concurrente hollandaise, de s'approvisionner au meilleur prix partout dans le monde, qui ne bénéficie pas non plus des facilités que donne l'intégration assez poussée de sa concurrente allemande.

La commission s'est émue aussi de constater, sur le plan des accords commerciaux, les possibilités qui étaient ouvertes sans contre-partie apparente à des pays comme la Hollande, le Danemark, la Pologne. Les nations maritimes de tradition n'ont pas ouvert de telles possibilités ; qu'il s'agisse de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de l'Italie, du Japon, il n'y a pratiquement pas de constructions qui soient faites à l'étranger pour le compte de l'armement national.

Finissons-en avec la construction en évoquant d'un mot les problèmes posés par les chantiers de réparations. Ces problèmes sont les mêmes, ils sont étroitement liés à ceux de la construction navale. Comme eux, ils appellent, non pas un repli, mais un redoublement d'efforts à l'image de ce qui se fait dans les chantiers étrangers, sur le plan, au moins, des investissements.

Sait-on qu'actuellement où l'armement mondial et les chantiers mondiaux sont en pleine crise, les programmes d'investissements par chantier se chiffrent par 10, 12, 14, 15 milliards dans un grand nombre de pays ? J'en ai ici la liste et je pourrais les citer, mais je ne veux pas abuser de la patience de l'Assemblée.

Sait-on qu'au moment même où certains envisagent de se refuser à certains investissements, de les négliger, nos concurrents étrangers font le plus grand effort ?

Qu'il s'agisse de réparations ou de constructions navales, le Gouvernement devrait encourager de tels efforts en France.

En conclusion, l'accumulation des menaces qui pèsent sur le secteur maritime dans son ensemble appelle la mise en œuvre, trop longtemps différée, d'une véritable politique à long terme de la marine marchande. De tout temps, l'intérêt d'une flotte de commerce puissante a été reconnue, et l'exemple de l'Allemagne fédérale — je le disais il y a un instant — est là, significatif, pour nous prouver que nombre de nations n'hésitent pas à porter leur flotte au niveau convenable, quels que soient la durée et le coût de l'effort.

Le participation de l'armement français au trafic de nos ports est en augmentation — elle est de l'ordre de 60 p. 100 pour les importations et les exportations — mais cet effort doit se poursuivre, car le déficit de la balance des frets, s'il a été réduit à 170 millions de dollars, pour une grande part, d'ailleurs, par suite de la baisse des taux de fret, est encore très largement supérieur à l'ensemble des crédits de paiement — dépenses ordinaires et dépenses en capital — qui sont ouverts au projet de budget de 1950. Et cela devrait donner à penser.

En ces temps où l'on parle volontiers de grandeur, sans doute serait-il bon de s'aviser qu'un grand pays ne peut pas demeurer indifférent à l'égard d'une activité qui intéresse son indépendance économique, sa balance des comptes, son ravitaillement, sa défense nationale.

Il existe en France une administration de la marine marchande. Je suis heureux de saisir cette occasion pour lui rendre l'hommage qu'elle mérite...

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Très bien !

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. ... tout en marquant le souci de la commission de la voir s'orienter davantage, peut-être, vers des préoccupations économiques, en ne laissant pas les soucis administratifs et techniques de chaque jour masquer la primauté de ces préoccupations économiques. Mais s'il existe une administration de la marine marchande, il n'existe pas de politique de la marine marchande. (Applaudissements.)

Or, la stabilité gouvernementale permet cette politique, la conjoncture économique la requiert, le souci des hommes l'impose. Le Gouvernement serait impardonnable de ne pas le comprendre. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements à droite et sur divers bancs.)

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, bien entendu, le point de vue de la commission de la production et des échanges est d'ordre strictement économique. Aussi bien, n'envisagerai-je dans le budget de la marine marchande que ses parties proprement économiques.

Si je prends la parole, c'est d'abord pour pousser, au nom de notre commission, un grand cri d'alarme au sujet de la marine marchande française. Oh ! je sais bien, la marine marchande, comme la France, ne peut pas mourir mais, nous pouvons l'affirmer sans crainte de nous tromper, la marine marchande française est gravement malade et c'est un devoir pour nous tous de venir à son secours.

La marine, dans un pays, est une chose importante. Au fronton de l'école navale d'Angleterre on lit : « C'est de la marine que dépend d'abord la richesse, la sécurité et la puissance de ce pays ». Il n'en est pas autrement de la marine française.

Si nous avons, mes chers collègues, à discuter d'un budget comme celui des affaires étrangères ou celui de la justice, nous pourrions admettre sans inconvénient, sans formuler de sérieuses réserves, celui de la marine marchande. Quelques observations, suivies de quelques promesses, nous permettraient d'attendre, d'ici au budget prochain, les améliorations nécessaires. Seulement, il s'agit ici d'abord de la marine d'une grande nation et aussi du danger imminent qui la menace et dont nous devons avoir tous conscience.

La marine, dans notre pays, c'est d'abord la voie d'accès et la voie de départ de 60 p. 100 de notre commerce extérieur. Or, le problème est d'autant plus grave que la marine marchande française, dans nos propres ports, ne représente plus, à l'heure actuelle, que la moitié de ces 60 p. 100. En d'autres termes, la moitié seulement du trafic dans nos ports se passe sous pavillon français. Et si l'on faisait abstraction du pétrole, qui heureusement charge nos navires à proportion de 80 p. 100, on serait amené à constater que dans nos ports français à peine le quart des marchandises naviguent sous le pavillon français.

C'est vous dire qu'il y a pour notre marine un grand effort à faire, et que nous avons une grande pente à remonter. Aussi bien en est-elle capable, elle a montré au moment de la Libération ce qu'on pouvait attendre d'elle.

En effet, à cette époque — je tiens à le souligner et à en féliciter tant l'administration qui est représentée ici que l'armement lui-même — un magnifique effort a été accompli dans ce domaine.

La guerre avait privé la marine de plus de la moitié de ses effectifs.

Or, en 1950, cinq ans après la fin de la guerre, le grand effort fourni par la construction navale et par l'armement, aidés par l'administration de l'époque, avait permis de reconstituer entièrement le tonnage d'avant-guerre. Ce tonnage même a été augmenté depuis lors.

En effet, si j'affirme que la marine marchande est malade, elle offre tous les aspects extérieurs de la santé mais vous allez voir le mal qui la mine.

Le tonnage a été augmenté par rapport à celui d'avant-guerre dans des proportions qui, malheureusement, avec le temps, sont devenues abusives.

Il y a à cela deux motifs : le monde entier courait après le trafic pétrolier. L'affaire de Suez a fait penser à l'armement mondial que le détroit était définitivement bouché, qu'il fallait dorénavant envisager des parcours beaucoup plus longs, que, par conséquent, on aurait besoin de beaucoup plus de navires et que la tension internationale se prolongerait, donnant ainsi à la marine marchande un renouveau d'activité.

Bien entendu, ces prévisions ne se sont pas réalisées et comme, d'autre part, une loi sur la construction navale permettait aux armateurs d'obtenir un prix international même dans nos ateliers français dont le prix de revient était supérieur à ceux des chantiers anglais, nous sommes arrivés à la situation suivante : devant un avenir qui apparaissait superbe, en face de prix qui semblaient acceptables, l'armement s'est très largement pourvu et nous avons assisté au double spectacle d'un excès de navires et d'un excès de commandes, d'où un suréquipement des ateliers navals.

Il est très bien d'avoir augmenté de deux fois le nombre des cargos depuis la guerre, mais le trafic de ces cargos ne s'étant pas accru dans la même proportion il s'ensuit qu'actuellement — la baisse des coûts des frets en est la plus belle manifestation — il existe trop de cargos de par le monde et, naturellement, en particulier, chez nous. En effet, le signe distinctif de la marine étant son caractère international, les phénomènes intéressant la marine en général se répercutent immédiatement sur la marine française.

Il n'est pas de protection possible dans les ports, où tous les navires, quelle que soit leur nationalité, peuvent entrer librement, de telle sorte que lorsqu'un navire français n'entre pas dans un de nos ports, la nécessité du trafic fait qu'un navire étranger y entre immédiatement à sa place. Là est le danger. Si, demain, la marine française succombait, les marines étrangères prendraient immédiatement sa place.

Nous avons trop de cargos, mais nous avons encore aggravé la situation. En effet, les traités internationaux nous privent de trafic sur certaines régions. Ainsi, les traités signés avec la Tunisie ont donné à celle-ci une possibilité de choix dans son commerce extérieur, là où nous possédions autrefois un monopole du pavillon, de sorte que nous sommes maintenant concurrencés dans les ports tunisiens par les navires allemands. Je n'y reviendrai pas ; j'en parle dans mon rapport écrit.

Il y a aussi beaucoup trop de pétroliers et il y en aura demain encore davantage. M. Christian Bonnet l'a fort bien fait ressortir dans son rapport.

Que va-t-il se passer si, au lieu d'aller chercher en dix-sept jours le pétrole dans le golfe persique, on va le prendre à Boulogne, c'est-à-dire à vingt-quatre ou trente-six heures de traversée ? Le même pétrolier aura une rotation beaucoup plus rapide pour une quantité et un volume donnés de pétrole. Pour transporter le

même volume de pétrole, il faudra quatre ou cinq fois moins de temps. Naturellement, le nombre des pétroliers va se trouver, de ce fait, excédentaire.

Pour les paquebots, le mal est très ancien. Leur nombre a été réduit depuis la guerre. Tout le monde a compris qu'ils allaient devenir trop nombreux, que la concurrence de l'aviation, qui ne les menaçait au départ que d'une façon imprécise, allait s'accroître petit à petit. Ni les aviateurs, ni les constructeurs d'avions n'avaient d'ailleurs imaginé que cette concurrence allait s'imposer si rapidement.

Telle est la situation. A l'heure présente, après avoir été très loin derrière la marine, l'aviation la rattrape, surtout avec les éléments de modernisation. Nous nous en sommes entretenus il y a quelques mois lors de la discussion de la loi de programme. On nous a dit qu'il fallait construire des pistes plus longues, des appareils météorologiques plus puissants pour les avions qui allaient voler à 12.000 mètres d'altitude. Pourquoi ? Parce que d'ores et déjà la marine se trouvait dans une situation inférieure par rapport à l'aviation. J'en trouve la preuve dans le trafic sur l'Atlantique Nord en 1958, année durant laquelle 158.000 passagers ont été transportés par navires et 221.000 par avions. L'aviation a fait, cette année-là, un bond puisqu'elle a enregistré une augmentation d'environ 10 p. 100 du nombre de ses passagers transportés.

Mais il y a plus grave. Telle était déjà la situation avec les avions classiques : Constellation, DC 6 ou DC 4. Or l'achat de 17 Boeing 707 par Air France et l'adoption de ce même appareil par les entreprises américaines vont encore compliquer le problème. Voulez-vous un chiffre écrasant ? Il a suffi que la Pan American Airways mette en service sur ses lignes le Boeing 707 pour que la clientèle abandonne les avions classiques et pour que le coefficient de remplissage sur les lignes de l'Atlantique passe de 62 p. 100 pour les appareils ordinaires à 78 p. 100 pour les Boeing. Eh bien ! ce phénomène qui s'est produit en Amérique se produira inévitablement chez nous. Lorsque les 17 Boeing d'Air France seront en service — la moitié devant être livrés pour juillet prochain — la lutte sur l'Atlantique entre le paquebot et l'avion deviendra incontestablement très serrée.

J'en viens maintenant, négligeant un peu, puisque M. Christian Bonnet en a fait état, la crise de la construction navale, et, au surplus, mon rapport étant assez complet à cet égard, aux subventions qui font l'objet de l'article 29 relatif à l'aide à la construction navale, et de la cinquième partie du titre IV, Interventions publiques, dite « Action économique ». — Subventions aux entreprises d'intérêt national ».

Mesdames, messieurs, je déclare tout d'abord que le principe même des subventions n'est point ici en cause et que je n'ai nullement l'intention de m'opposer aujourd'hui à des subventions que j'ai votées autrefois.

Mon propos est d'adresser à M. le ministre, ainsi qu'à ses services, qui l'ont précédé au ministère, le reproche de n'avoir pas prévu que l'intérêt national dont il est question dans la loi de finances pouvait s'étendre au-delà de la Compagnie des Messageries maritimes et de la Compagnie générale transatlantique.

Étant donné la crise que je viens d'essayer de vous dépeindre, il est d'autres lignes et d'autres compagnies qui auront besoin, demain, de l'aide de l'Etat. Nous reprochons au ministère de la marine marchande de ne pas avoir de politique à leur égard, alors que depuis l'opération de Suez, c'est-à-dire depuis trois ans, on aurait pu prévoir le suréquipement et l'excès de navires que nous constatons aujourd'hui. Bien peu de chose a été fait pour remédier à cette situation ; au contraire, on continue, suivant l'ordre ancien, à augmenter les subventions traditionnelles, qui, de un milliard, en 1948-1952, sont passées à 2.800 millions puis à trois et quatre milliards tout récemment.

C'est ainsi que les subventions aux Messageries maritimes et à la Compagnie transatlantique, fixées respectivement à 3 milliards et à 3.300 millions de francs en mai 1958 sont passées en août 1958, à 3.400 millions et 4.100 millions.

Je le répète, je ne conteste pas le principe de ces subventions dont je ne suis pas en mesure de discuter le montant ; je note simplement qu'autrefois, par respect pour le Parlement, lorsque la question de ces subventions se posait, la commission de la marine marchande et l'Assemblée étaient consultées. (Applaudissements à droite et sur certains bancs au centre et à gauche.)

Le Gouvernement venait exposer à la commission la situation dans laquelle se trouvaient ces deux compagnies, donnait les raisons de l'augmentation sollicitée de leurs subventions, et généralement la commission donnait son accord ; elle pouvait en tout cas contrôler l'action du Gouvernement.

Mesdames, messieurs, que se passe-t-il maintenant et contre quoi, précisément, je m'élève ?

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Bergasse, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, avec la permission de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je tiens simplement à faire remarquer à M. Bergasse qu'en août 1958 il était difficile de saisir la commission des finances.

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Certes, il était difficile de saisir le Parlement puisqu'il ne siégeait pas, mais vous auriez pu au moins consulter la commission, ou certains de ses éléments.

Vous avez préféré prendre la décision par ordonnance. De cela au moins, monsieur le ministre, prenez condamnation. Je sais bien que vous m'objecterez que ces augmentations sont comprises dans le plafond de votre budget. Je l'entends bien ; je connais ces questions depuis longtemps, et j'ai voté toute une série de lois relatives aux subventions. Du moins, quand vous nous demandez de voter 1.600 millions supplémentaires pour 1959 faites-nous au moins la faveur ou l'honneur de nous l'exposer.

C'est pour vous dire cela que je suis à cette tribune. Je ne puis admettre qu'une augmentation de cette importance soit décidée, dans un bureau de ministère, entre des fonctionnaires et des compagnies, sans que l'Assemblée nationale en soit à aucun moment saisie. (Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre et à gauche.)

Il convient donc d'entendre l'intérêt national de la façon la plus étendue. Le problème aurait mérité d'être évoqué devant la commission de la production et des échanges, non seulement à propos de ces deux compagnies, mais à propos de plusieurs autres. C'est ainsi que je connais, dans ma propre ville, une ligne qui va bientôt disparaître, une ligne qui a 92 ans d'existence, que la compagnie des transports maritimes va supprimer, et qui relie Marseille à l'Italie, à l'Espagne et à l'Amérique latine, puisque le trafic de cette ligne est essentiellement composé d'émigrants italiens et espagnols.

Les deux navires de cette ligne vont être vendus à l'étranger et demain l'Italie ou l'Espagne, les ayant acquis, viendront concurrencer l'armement français tandis que 1.000 marins seront privés de gagne-pain et que 500 dockers n'auront plus de moyens de vivre. Est-ce cela, l'intérêt national ?

Pourtant, c'était bien de cet intérêt national que vous vous préoccupez lorsque vous avez répondu le 23 mars 1959 à cette compagnie que : « Prenant en considération l'intérêt général que présente le maintien de la ligne assurée par vos deux unités, on a décidé d'accorder à votre société une subvention provisoire de 250 millions de francs pour l'année 1959 ».

Et bien, mes chers collègues, la somme promise n'a jamais été donnée !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Elle n'a pas été acceptée par la compagnie.

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Mais non ! On accepte toujours 250 millions ! On fait peut-être remarquer que c'est insuffisant, mais on ne refuse jamais 250 millions ! (Rires et applaudissements à droite et sur certains bancs à gauche.)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Me permettez-vous d'ajouter un mot ?

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Voulez-vous annoncer que vous êtes prêt à les donner !

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est très simple. J'ai proposé par écrit à la compagnie dont il s'agit ces 250 millions de francs. Elle m'a répondu que dans ces conditions elle maintenait sa demande d'autorisation de vendre. Je la lui ai donnée.

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Il reste que vous lui devez depuis 1959 une somme de 250 millions promise dans les termes absolument formels que voici : « En vous faisant part

de cette décision, je précise qu'il ne saurait être question dans l'esprit du Gouvernement de couvrir pendant une durée indéterminée un déficit chronique. L'aide qui vous est apportée a pour but de donner à la société le temps de réaliser des réformes de structure ».

Croyez-vous vraiment que ces réformes de structure permettront à la marine marchande de ne pas vous demander l'année prochaine des subventions ?

Vous dites bien pourtant : « On vient de vous accorder une subvention provisoire de 250 millions suivant un arbitrage provisoire de M. le Premier ministre ».

Puisque vous parlez « d'intérêt national » et « d'aide à la marine marchande », je prétends que cet intérêt doit s'étendre à d'autres lignes et à d'autres compagnies que celles qui sont aidées jusqu'à présent.

Je n'ai nullement l'intention de refuser à l'une ou à l'autre de ces compagnies les crédits nécessaires pour vivre, mais je dis qu'il y a autant d'intérêt à relier la France à l'Amérique du Sud qu'à l'Amérique du Nord. Il y a quelques jours, à cette tribune, M. Malraux s'écriait : « J'ai entendu le cri de l'Amérique latine qui appelle la France, nous croyons que pour les Brésiliens et les Argentins la France existe encore ».

Est-ce, lorsque le pavillon français aura disparu des ports de Rio de Janeiro et de Buenos-Aires, que vous leur démontrerez que la France existe ? (Applaudissements.) Je vous demande, en conséquence, monsieur le ministre, de nous dire si vous êtes prêt à tenir les engagements formels que vous avez pris par écrit ou si vous êtes résolu à les renier.

D'ailleurs, nous ne faisons que reculer pour mieux sauter, car savez-vous ce qui se passera si l'on n'aide pas la marine marchande en général ? Je vais vous le dire : la compagnie elle-même n'y verra pas d'inconvénient, ses actionnaires non plus, mais on vendra deux beaux navires qui ont cinq et six ans d'existence, qui sont quasi neufs ; la compagnie italienne subventionnée par l'Etat italien, qui nous fait concurrence, lui restituera une vieille licence de transporteur d'immigrants qu'elle possédait depuis 60 ans environ et fera avec nos propres navires le transport de ses émigrants, privant nos marins des moyens de gagner leur vie.

Telle est, pour les lignes, la situation.

Je termine, mes chers collègues, en évoquant brièvement le problème de la construction navale, déjà traité par mon collègue et ami M. Christian Bonnet.

Le problème de la construction navale est exactement le même que celui de la marine : il y a aussi suréquipement.

Que s'est-il passé lorsqu'on a donné à toutes les entreprises de construction navale française la possibilité de construire à prix international ? Bien entendu, du moment qu'il y avait de très bonnes affaires à réaliser et qu'on possédait toute la clientèle du monde entier viendrait aux ateliers français, il s'est passé simultanément deux choses. Les chantiers étrangers ont demandé des subventions à leur pays pour rétablir l'équilibre en leur faveur et ainsi s'est trouvé réalisé ce que M. Bonnet relate dans son rapport, à savoir qu'à l'heure actuelle, presque toutes les nations construisent dans leurs propres chantiers. C'est le cas, en particulier, pour l'Angleterre, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Japon.

Dans le même temps, en France, la grenouille voulant se faire aussi grosse que le bœuf, toutes les entreprises, trouvant très commode de voir leur déficit absorbé par l'Etat, se sont suréquipées et développées pour une production fantastique.

Ainsi que nous avons seulement en vue — M. le ministre le reconnaît lui-même — une possibilité de 100.000 tonneaux et une probabilité de 300.000 tonneaux, notre industrie de la construction navale pourra construire : en 1960, 552.000 tonneaux ; en 1961, 678.000 tonneaux ; en 1962, 722.000 tonneaux ; en 1963, 778.000 tonneaux.

Ainsi, mesdames, messieurs, nous avons à la fois une marine excédentaire, presque neuve, et des commandes inexistantes, ou en tout cas extrêmement réduites, et un immense outil de fabrication.

J'ai donc bien le droit de dire que, tant sur le plan de la marine marchande que sur le plan de la construction navale — je tiens à préciser que je ne fais pas ce reproche à M. le ministre ici présent, car il s'agit d'une politique de longue durée — la politique pratiquée est néfaste et aboutit à une situation absolument inextricable.

Nous avions espéré — je m'excuse auprès de M. le ministre, mais je lui en fais le reproche — que devant une situation

aussi tragique, mettant en jeu la vie même de la marine marchande et de la construction navale en France, nous trouverions autre chose que les six lignes de l'article 29 de la loi de finances et les quatre lignes consacrées aux paquebots, dans le rapport, au chapitre sur les constructions navales.

Nous espérons que vous viendriez discuter de ces problèmes avec la commission. Vous avez vu ce qu'il en a coûté à l'aviation lorsque, négligeant les avis de la commission des finances, on a pratiqué la politique de l'Air-Inter. L'affaire a duré six mois et a coûté 350 millions. Vous n'aviez pas consulté l'Assemblée, vous aviez décidé cette création dans le silence de vos bureaux. Un réseau intérieur français a été organisé, alors que la commission des finances demandait à être saisie du problème et ne l'a jamais été.

J'en ai terminé, mes chers collègues, sur l'aspect technique du problème ; je passe maintenant à son aspect politique. N'y voyez pas une manœuvre ; vous pensez bien que je n'ai nulle intention de faire échouer le budget de la marine marchande, qui a plus que jamais besoin de ses crédits.

Mais je tiens à dire à M. le ministre que notre prérogative, la seule qui nous soit laissée, est le vote du budget. Le contrôle des lois, nous savons ce qu'en vaut l'aune et de quelle manière procèdent les gouvernements pour paralyser l'action du Parlement. (Applaudissements sur divers bancs.)

Mais le vote du budget, c'est notre travail, c'est notre affaire. Considérez-vous que nous puissions aujourd'hui purement et simplement homologuer les douze lignes que vous nous avez réservées dans le budget en ayant la conviction que le problème de la marine marchande se trouvera résolu ?

Mes collègues de la commission de la production et des échanges et moi-même avons tellement la conviction contraire, monsieur le ministre, que nous vous demandons de préciser en séance ou en commission les mesures que vous entendez prendre et les délais de leur application.

Sommes-nous satisfaits des mesures qu'on nous propose ? Evidemment non !

Je l'ai dit, nous n'avons pas l'intention de gêner le Gouvernement à propos de la marine marchande, mais je voudrais que M. le ministre, à cette tribune ou devant notre commission, s'expliquât et répondît aux questions précises qui lui sont posées. D'ici là, je le dis tout net, nous n'avons pas le droit d'être volontairement aveugles, d'accepter aveuglément ce que nous devons contrôler.

Abdiquer ce rôle, et condamner ainsi la marine marchande, serait manquer au devoir que nous avons assumé lorsque nous avons été envoyés dans cette Assemblée pour y défendre à la fois les intérêts de la France et ceux de nos électeurs. (Applaudissements à droite et sur certains bancs à gauche.)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, nombreuses seraient les observations que nous aurions à formuler sur l'insuffisance des crédits et sur l'orientation donnée dans vos services en ce qui concerne, par exemple l'institut scientifique et technique des pêches, le fonctionnement de l'apprentissage maritime, la subvention aux écoles de pêche et de commerce et le problème particulier du crédit maritime mutuel.

Je veux abrégé mon propos, répondant ainsi favorablement à la demande de M. le président. Cependant, je serais heureux, monsieur le ministre, que vous me donniez sur ces questions les réponses attendues.

Toutefois, la subvention de l'établissement national des Invalides de la marine appelle de notre part quelques explications. Il est prévu une augmentation pour les raisons qui sont données et qui sont valables. Seulement, il n'est rien prévu pour l'augmentation éventuelle des pensions en 1960. Or, le problème se présente de la façon suivante :

L'article 55 de la loi des pensions prévoit que les salaires forfaitaires, sur lesquels sont calculées les pensions, sont révisés, lorsque l'augmentation des salaires des marins en activité dépasse 5 p. 100. La dernière augmentation remonte au 1^{er} janvier 1958.

Cette année, une augmentation des salaires des marins en activité de 4,5 p. 100 et une augmentation de 13 p. 100 de l'indemnité de nourriture à compter du 1^{er} juillet ont été enregistrées. Des négociations sont en cours avec les armateurs pour l'augmentation des salaires des marins du commerce. La première réunion a eu lieu le 12 novembre. Des chiffres ont été avancés, des propositions d'augmentation de 3,5 p. 100 ont été faites. De toutes façons,

le cap de 5 p. 100 va être dépassé. Il faudra réviser les salaires forfaitaires et, par voie de conséquence, les pensions.

Du seul fait que la part de l'Etat dans le financement est de l'ordre d'environ 60 p. 100, il faudrait prévoir dans votre budget les crédits supplémentaires pour que la loi puisse être respectée.

Enfin, d'autres chapitres prêteraient sans doute à remarque. Je pourrais par exemple, vous demander à quoi correspond le remboursement de la surtaxe Suez. Mais je veux abrégé pour aborder un problème beaucoup plus général.

Traitant du problème de l'armement et de la construction navale, M. le rapporteur n'a pas caché son inquiétude quant à l'avenir et aux répercussions inévitables de la présente situation sur l'évolution des chantiers de construction navale.

Loin de nous l'idée de contester les difficultés qui règnent dans le domaine maritime. Nous ne rejoignons pas pour autant le chœur de ceux qui regrettent, avec la fin de la guerre de Corée, la période des hauts frets et des hauts profits, pendant laquelle un navire s'amortissait en un voyage.

Nous croyons, d'autre part, que la baisse générale des frets a une incidence moindre sur les trafics français, pour plusieurs raisons. C'est d'abord la participation extrêmement faible de la flotte française au *tramping* mondial, puis le fait que les frets des lignes régulières se maintiennent stables à des taux rémunérateurs et que des secteurs importants se trouvent totalement ou partiellement à l'abri des fluctuations économiques, je veux parler notamment des trafics réservés.

D'ailleurs, la lecture des bilans des principales compagnies de navigation est à ce point de vue significative.

Contrairement à ce que s'est produit dans la plupart des pays étrangers, la situation de l'armement français est des plus saines, ce qui n'exclut pas telle ou telle difficulté dans l'exploitation de telle ou telle ligne, que nous sommes prêts à examiner, tel le cas qui vient d'être soulevé concernant les lignes de l'Amérique du Sud et des sociétés d'économie mixte.

Mais de cette prospérité seuls les marins français n'ont tiré aucun profit. Ils ont, par contre, de sérieuses raisons de mécontentement. Si le tonnage de la flotte a augmenté de 1 million 671.000 tonnes par rapport à 1939, le nombre des marins est passé de 45.000 à 35.000, un marin contribuant à l'heure actuelle au transport de deux à trois fois plus de marchandises qu'avant guerre.

La question posée dans le cas présent est plus un problème de taux de fret réel que de marchandises transportées. Il faut en rechercher les causes dans cette imbrication d'intérêts habituelle à la marine marchande, où l'on voit consignataires, affrêteurs, transitaires, acconiers, tous parties de l'armement français, se faire une guerre sans merci et se répartir un nombre considérable de dividendes et de dessous de table.

Comme est instructive cette déclaration du président de la Compagnie de navigation mixte soulignant que, par suite de cette concurrence acharnée, on se trouve dans la situation paradoxale que les tarifs théoriques ne sont même pas appliqués. Notons, en passant, que le transport du fret au-dessous du tarif n'a nullement empêché le coût de la vie de monter.

Que dire aussi de cette anarchie qui règne en matière de transport ? On assiste au fait que trois sociétés d'Etat qui admettent la nécessité de développer la vente des voitures françaises à l'étranger méconnaissent le transport français et passent contrat avec des affrêteurs étrangers. Il est vrai que trop d'armateurs français n'hésitent pas à donner l'exemple. Le pavillon de complaisance connaît un développement sans frein.

Il est exact qu'il y a un problème à résoudre. Il ne peut être réglé dans le cadre étiré de cette discussion budgétaire. Un débat général s'impose d'urgence.

De graves menaces pèsent sur nos chantiers de construction navale. On parle de licencier 12.000 travailleurs d'ici quelques mois. Déjà des licenciements ont eu lieu, notamment dans le secteur des réparations navales.

Quand on examine les commandes pour les années à venir, on ne peut considérer la situation comme excellente, d'autant plus que l'on prévoit de porter la capacité de production des chantiers à 720.000 tonnes de jauge brute par an. Néanmoins, comme les armateurs, les constructeurs de navire n'ont pas trop à se plaindre de la situation qui leur est faite. Depuis 1951, c'est une somme de 17 milliards 537 millions qui leur a été allouée. Ces crédits ont été utilisés essentiellement pour effectuer des investissements et pour moderniser leurs chantiers.

Une des raisons qu'ils avancent pour l'attribution de cette aide est la concurrence internationale et la nécessité pour eux d'être compétitifs sur le marché. Malgré cela, ils considèrent qu'ils ne sont pas suffisamment protégés. Ce sont les mêmes arguments que formulent leurs concurrents. La loi d'aide est présentée comme une compensation aux charges qui pèsent sur eux. Il faut croire qu'elles sont élevées, car leur chiffre d'affaires est de l'ordre de quelque 100 milliards et la loi d'aide représente, pour 1959, 28.200 millions. En réalité, la presque totalité des salaires est couverte par l'Etat, c'est-à-dire par les contribuables.

Ce ne sont pas les seules facilités qui leur soient accordées. C'est ainsi qu'en 1953, les Chantiers de l'Atlantique payaient 929 millions de taxes sur un chiffre d'affaires de 22 milliards. Ils n'ont payé en 1958 que 342 millions pour 33 milliards de chiffre d'affaires. En revanche, l'indice des bénéfices d'exploitation est passé de 100 en 1956 à 130 en 1957.

Avec raison, les travailleurs des constructions navales n'entendent pas faire les frais de l'opération projetée contre eux.

Le propre de ces difficultés, c'est bien l'anarchie du système capitaliste. Une autre politique, s'assurant le contrôle des grandes compagnies de navigation et des chantiers de construction, permettrait d'ouvrir de nouveaux débouchés à l'industrie des transports.

D'immenses pays ont besoin de développer leur économie, de créer leur propre industrie, y compris leur marine marchande. Peut-on dire qu'il y a trop de navires pour cela ?

Au moment où l'on demande de nouveaux crédits pour la construction navale, nous pensons que les milliards engloutis dans les affrètements devraient permettre d'assurer du travail aux ouvriers de ces chantiers menacés de fermeture. Au moment où l'on parle de reconversion après avoir accéléré le processus de concentration capitaliste, nous croyons que cette branche d'industrie a toujours un grand rôle à jouer.

Pour ce faire, c'est dans la voie de la détente internationale, de l'établissement de relations avec tous les pays sur la base de la réciprocité, qu'il importe de s'engager. Ainsi et à cette seule condition on assurera la continuité et le développement de cette industrie, le plein emploi et de meilleurs salaires pour les marins et les ouvriers des chantiers navals. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

M. Louis Michaud. Mes chers collègues, il y a quelques années, au cours du débat qui précéda le vote du budget de la marine, un de nos collègues, dont les interventions étaient souvent marquées par quelques pointes d'humour, s'était fait rappeler à l'ordre. Il s'obstinait à vouloir défendre un amendement, bien que le groupe auquel il appartenait eût dépassé son temps de parole.

Après un échange de propos assez vifs avec le président, celui-ci lui accorda néanmoins quelques minutes supplémentaires. Mais le collègue en cause, de fort mauvais humeur, répondit sans quitter sa place : « Vous êtes trop généreux, monsieur le président, quelques secondes me suffiront ». Et, remettant ses notes dans sa poche, il ajouta : « Même discours que l'an dernier, pour la même raison : insuffisance de crédits ».

L'ensemble du budget qui nous est soumis pourrait m'amener à formuler la même observation désabusée. On chercherait en vain dans ce budget, monsieur le ministre, une mesure navatrice et qui témoigne de votre souci de promouvoir une politique de la marine marchande et des pêches.

On n'y trouve que la monotone reconduction de crédits parcimonieusement distribués. On pourrait croire que le Gouvernement a perdu la foi — si tant est qu'il l'ait jamais eue — dans la vocation maritime de la France, et qu'il a pris son parti de la mort lente d'une activité dont l'importance pour la nation est pourtant évidente.

Qu'il y ait une crise des frets et que la France n'échappe pas à cette crise, nul ne peut le nier. Que la capacité de production de nos chantiers soit disproportionnée avec les besoins de renouvellement de notre flotte, je ne saurais en disconvenir. Que l'arrivée du pétrole saharien sur les rives de la Méditerranée impose de profondes modifications dans nos transports d'hydrocarbures, c'est une vérité d'évidence. Que la concurrence de l'aviation pose, pour notre armement, de sérieux problèmes de reconversion, c'est une autre évidence.

Que la pêche maritime doive, à l'heure du Marché commun, et pour faire face à la concurrence des pêcheries japonaises ou

africaines, être dotée d'un plan pour l'acheminement et la commercialisation du poisson, c'est la condition absolue de la survie de nos ports de pêche, qu'elle soit industrielle ou artisanale.

Mais que la présentation du budget ne reflète en aucune manière ces préoccupations et traite par préférence les problèmes clefs dont je viens de faire une énumération hélas ! non limitative, cela provoque chez la plupart de ceux qui suivent de près les questions maritimes une grande déception.

Vous pourriez me répondre, monsieur le ministre, que le cadre du budget se prête mal à la définition d'une politique et vous auriez sans doute raison. Mais, hélas ! les occasions pour le Parlement d'engager le dialogue avec le Gouvernement sur les problèmes maritimes sont bien rares, je dirai même que le vote du budget est sans doute la seule occasion qui soit offerte aux députés.

Il convient donc, me semble-t-il, que par le truchement de la discussion de ce budget nous évoquions les grands problèmes de la politique maritime, comme d'ailleurs, ont pu le faire dans leurs excellents rapports nos collègues MM. Bonnet et Bergasse.

Je laisserai à plusieurs députés de mon groupe le soin d'évoquer les problèmes de la construction navale et de l'apprentissage maritime et je me bornerai à ceux du fonctionnement des services de la marine, de la crise des frets, de la pêche et des pensions des marins.

Si j'évoque le fonctionnement des services, c'est essentiellement pour poser la question de la direction politique du département de la marine marchande.

Le budget comporte encore, et pour cause, un article 1^{er} relatif au traitement du secrétaire général. Or j'affirme, toute question de personne mise à part, que la marine marchande et les pêches ont dans la vie de la nation une importance suffisante pour qu'un ministre de plein exercice ou pour le moins un secrétaire d'Etat ait la haute direction de la maison de la place Fontenoy.

Le seul fait qu'au cours des années passées elle ait été dirigée tantôt par un membre du Gouvernement, tantôt par un secrétaire général explique le manque de continuité dans la réalisation des programmes et par conséquent l'absence de politique.

Quelles que soient la valeur et la bonne volonté du secrétaire général — je répète que je mets uniquement la fonction en cause et non la personne qui l'exerce aujourd'hui ou celles qui ont pu la détenir jadis — son autorité et son pouvoir ne sont pas comparables au pouvoir et à l'autorité d'un membre du Gouvernement.

En outre, monsieur le ministre, quelles que soient votre puissance de travail et la valeur de vos collaborateurs — nous savons que l'une et l'autre sont grandes — vous exercez votre autorité sur un tel nombre de secteurs importants qu'il vous est, sans doute humainement impossible de consacrer à la marine toute l'attention qu'elle requiert.

J'estime que la désignation d'un ministre de la marine est la condition nécessaire — bien qu'insuffisante — de la promotion d'une politique cohérente à longue échéance dont la marine a le plus grand besoin.

J'évoque maintenant, en demeurant toujours dans le cadre du fonctionnement de vos services, la question, évidemment d'une importance moindre par rapport à la précédente, du reclassement des syndicats des gens de mer, toujours pendante depuis de nombreuses années.

Je voudrais que vous puissiez, après accord avec votre collègue chargé de la fonction publique, nous donner l'assurance que vous mettez enfin un point final à cette question en accordant aux syndicats des gens de mer les indices qu'ils ont en droit de revendiquer en raison de leur travail et des promesses qui leur ont été faites depuis longtemps.

J'en arrive à la question de la marine de commerce et à l'organisation des transports maritimes. Je ne veux pas rappeler les chiffres qui ont été déjà cités. Nous savons que la France dispose d'un tonnage très supérieur à celui qu'elle possédait avant guerre, mais nous savons aussi que, dans la compétition mondiale, la France est distancée par quelques-uns de ses voisins, notamment l'Allemagne qui, on le rappelait tout à l'heure, dispose maintenant d'un tonnage supérieur au nôtre.

Au fur et à mesure qu'augmentaient le nombre des navires et leur tonnage, les besoins diminuaient ou tout au moins n'augmentaient pas dans une proportion correspondante. D'où cette crise des frets que connaissent les armements de tous les pays et à laquelle, évidemment, la France n'échappe pas.

Peut-être même revêt-elle chez nous un caractère plus inquiétant qu'ailleurs. On serait tenté de le croire, car aux raisons qui valent pour l'armement en général — concurrence plus âpre, tarifs pratiqués par les bateaux qui naviguent sous pavillon de complaisance, développement des transports aériens — s'ajoutent quelques causes spécifiquement françaises, telles que les charges particulièrement lourdes qui grèvent nos armements ou les perspectives de l'acheminement rapide du pétrole saharien vers la métropole.

Comment, dans cette conjoncture doublement fâcheuse, surmonter nos difficultés ? Je n'ai certes pas de formule magique ni de plan à vous suggérer, mais je me rallie bien volontiers aux suggestions qui ont été présentées par M. Christian Bonnet : aménagements fiscaux, facilités de crédit, crédits à long terme et à faible intérêt.

Mais je vous demande également, monsieur le ministre, de reprendre le dialogue avec les professionnels. Vous disposez, d'ailleurs, d'un outil propre à cet usage : le conseil supérieur de la marine marchande. Permettez-moi de m'étonner que ce conseil n'ait pas été réuni depuis le mois de février dernier alors qu'au moins trois fois, et toujours à l'initiative du ministre, il tenait séance cinq ou six fois par an.

Vous nous demandez, en outre, d'approuver dans le budget le chiffre de 73 millions de NF inscrit au titre des subventions aux entreprises maritimes d'intérêt général. Cette subvention, on le rappelait tout à l'heure, résulte de l'application de conventions passées entre, d'une part, l'Etat et, d'autre part, la Compagnie générale transatlantique et la compagnie des Messageries maritimes. Mais je voudrais bien, monsieur le ministre, que lorsque de nouveaux avenants à ces conventions seront conclus, il soient — comme la loi d'ailleurs l'exige et comme le rappelait tout à l'heure M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges — soumis à la ratification du Parlement, afin que nous puissions publiquement examiner de près la situation de nos deux grandes compagnies nationales.

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Louis Michaud. Je veux encore, monsieur le ministre, poser ici de nouveau une question demeurée sans réponse depuis tant et tant d'années. Pourquoi, alors que les subventions versées à la compagnie des Messageries maritimes résorbent le déficit des liaisons avec nos territoires lointains de l'Océan Indien ou du Pacifique, pourquoi alors que la Compagnie générale transatlantique perçoit 2.800.000 NF pour résorber le déficit des lignes de Corse, pourquoi certains départements de l'Ouest de la France, les Côtes-du-Nord, le Finistère, le Morbihan, la Vendée, la Charente-Maritime, continuent-ils à supporter seuls le déficit des services de liaisons entre le continent et les îles de l'Atlantique ?

Comprenons-nous bien. Je ne m'élève pas contre les subventions versées aux compagnies nationales ; je m'élève contre l'injustice flagrante dont sont victimes des départements que l'on considère, hélas ! à bon droit, comme zones critiques et où le niveau de vie des habitants est sensiblement inférieur à ce qu'il est dans d'autres régions de France.

Je sais bien qu'un timide effort vient d'être tenté par le ministre de l'intérieur qui a inscrit dans son budget une somme modique pour permettre aux départements en cause d'acquiescer de nouveaux bateaux. Mais cet effort est vraiment insignifiant. Je sais aussi que différentes conférences se sont tenues au ministère de l'intérieur pour essayer de résoudre ce problème, mais hélas ! ces conférences ont toujours été sans résultat positif.

On parle beaucoup de citoyens à part entière. Il y a, on l'ignore souvent, soixante mille insulaires qui habitent les îles de l'Atlantique ; ils ont conscience, bien sûr, d'être des citoyens à part entière aussi bien devant l'impôt que devant le service de la patrie, mais ils ont conscience, lorsqu'il s'agit des services qui doivent leur permettre d'atteindre la France continentale, d'être considérés en parents pauvres et d'être traités comme tels.

J'aime à penser que vous pourrez nous donner l'assurance qu'en accord avec le ministre de l'intérieur vous ferez le nécessaire pour aider les départements que je viens d'énumérer à combler le déficit qu'ils supportent pour assurer ce service public d'intérêt général que constitue la liaison entre le continent et les îles de l'Atlantique.

J'aborde maintenant, mes chers collègues, le problème de la pêche maritime.

J'ai le privilège de représenter une circonscription où sont situés les quatre principaux ports de pêche de Vendée et quelques centaines d'hectares de parcs ostréicoles. En outre, j'ai le privilège d'être le maire d'une île qui se flatte de posséder le premier port d'armement thonier de France, dont près de cent bateaux ont participé, cette année, à la campagne du thon.

A partir du mois de novembre, ces bateaux, comme la plupart de ceux qui, de Bretagne ou de Vendée, se livrent pendant l'été à la pêche du thon, se transforment en chalutiers. Or, à l'île d'Yeu, cet hiver, vingt-cinq d'entre eux seront désarmés et leurs équipages, soit près de deux cents hommes, vont se trouver réduits au chômage, voire à la misère.

Je vois là le symptôme inquiétant de la crise qui menace les marins pêcheurs. Nous connaissons les causes de cette crise. Elles sont multiples : charges très lourdes grevant l'exploitation des navires, épuisement des fonds de pêche, concurrence des pêcheries étrangères, insuffisance de la recherche scientifique en matière de pêche. Cependant, il semble que la raison clé de ce marasme soit l'absence d'organisation du marché du poisson.

Le Français consomme peu de poisson, beaucoup moins que les ressortissants de pays voisins, même l'Allemagne. Je pourrais vous citer des chiffres que j'ai eu l'occasion de produire dans d'autres circonstances. Le Français consomme deux fois moins de poisson que l'Allemand.

Or le poisson est un aliment sain, d'une grande valeur nutritive et d'un prix modique, tout au moins au débarquement du bateau. Cependant le consommateur de l'intérieur hésite à acheter du poisson de mer, parce que le produit qu'on lui propose est, ou trop difficile à préparer, ou présenté dans des conditions défectueuses, d'où la nécessité d'organiser le marché, notamment par l'établissement de la chaîne du froid, qui permettrait d'offrir au client des villes un produit parfaitement frais et, autant que possible, présenté sans arêtes, ni déchets.

Organisation du marché du poissons frais, mais aussi, monsieur le ministre, organisation du marché de la conserve — et nous abordons là l'un des aspects les plus inquiétants du problème de la pêche maritime. Nos usines de conserves de Vendée, de Bretagne ferment les unes après les autres.

Nous avons assisté, il y a quelques années, à un rush des conserveurs sur le Maroc. Il y eut, à Safi, pas moins de soixante-dix usines de conserves de sardines. Je crois savoir qu'il en subsiste maintenant à peine la moitié. Allons-nous assister à un même mouvement vers le Sénégal, mouvement qui sera nécessairement suivi, à bref délai, des mêmes déconvenues ? On peut être amené à le craindre.

Je sais bien que vous avez lancé l'opération dite « Pêcheurs de France » dont nous sommes en droit d'attendre de bons résultats. Encore faudrait-il qu'elle ne fût pas contrecarrée par des mesures économiques incohérentes et qui feraient que, directement ou indirectement, les deniers publics favorisent la création d'usines au Sénégal.

Est-il vrai que, malgré les accords passés, le Gouvernement du Mali ait pris des mesures de contingentement à l'encontre des thoniers français qui pêchent l'albagore au large des côtes sénégalaises ?

D'autre part, comment ne pas être inquiet des conséquences du fâcheux accord franco-tunisien qui joue à sens unique en notre défaveur, ainsi que l'a souligné M. Christian Bonnet dans son rapport, et qui permet aux armements japonais de vendre chez nous, par le canal de la Tunisie, en franchise de douane, les produits transformés de leur pêche.

Il est nécessaire, monsieur le ministre, de prendre des mesures d'organisation si nous ne voulons pas connaître les incidents qui se sont produits en 1958 en pleine campagne de pêche thonière.

Il y va de la vie de milliers de familles de pêcheurs.

Pourquoi ne pas confier l'étude de ce problème à un groupe d'économistes qui, après avoir fait l'enquête convenable auprès des professionnels et après avoir examiné tous les aspects du marché du poisson, pourraient suggérer un plan au Gouvernement que celui-ci peut seul, par son autorité, faire respecter. (Très bien ! très bien !)

Monsieur le ministre, dans votre budget est inscrite une somme de 180 millions de NF à titre de subvention à l'établissement national des invalides de la marine. Je ne mésestime pas l'effort consenti par l'Etat en faveur de la plus ancienne de nos institutions sociales, bien que, comme on vient de le dire, cet effort ne soit pas seulement celui de l'Etat, puisqu'il est partagé entre les professionnels et l'Etat. Mais il existait, en matière de pensions, une coutume à laquelle, monsieur le ministre, vous semblez vouloir déroger et en vertu de laquelle, à l'occasion du vote du budget, le Gouvernement acceptait de corriger l'une des nombreuses imperfections — je devrais même dire injustices — de la loi sur les pensions des marins.

Je déplore que vous n'ayez pas envisagé de donner une suite aux propositions de mon ami M. Yvon, sénateur du Morbihan, concernant la pension des veuves de marins décédés à la suite

d'un accident professionnel. Ces veuves ne perçoivent que le quart du salaire professionnel de la catégorie à laquelle appartenait leur mari. Une majoration de 50 p. 100 de ces modestes pensions avait été promise par votre prédécesseur, mais les événements des années 1958 et 1959 n'ont pas permis d'apporter sur ce point la conclusion espérée.

Je me permettrai, monsieur le ministre, de vous poser cette question : Comment se fait-il qu'à l'instar du conseil supérieur de la marine marchande, le conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine n'ait pas été réuni depuis plus d'un an ? Ce conseil n'aurait pas manqué de vous demander instamment l'adoption de cette mesure. J'aimerais que vous nous donniez l'assurance que vous comptez, dans un très proche avenir, la faire entrer dans la législation.

Telles sont, monsieur le ministre, les considérations que je me devais de faire à l'occasion de la présentation de ce budget. Mes propos ont peut-être par certains points été sévères, mais ma sévérité — si sévérité il y a — était avant tout dictée par le souci de faire mieux comprendre l'inquiétude de ceux qui vivent de la marine, devant les menaces qui assombrissent leur avenir.

Au demeurant, le Français moyen — M. Christian Bonnet l'a rappelé — ne s'intéresse guère à la marine. Il ne s'y intéresse que lorsqu'il se produit un fait très marquant, comme hélas un naufrage ou bien le lancement d'une grande unité. Il conviendrait de redonner foi aux Français en leur marine. Mais on dit souvent que l'on ne donne que ce que l'on a.

Au début de mon exposé, j'émettais des doutes, monsieur le ministre, sur la foi du Gouvernement dans la marine française. Il faudrait que vous puissiez reconquérir cette foi, si toutefois elle est chez vous ébranlée. Il en est un peu de la marine comme de la santé, on n'en apprécie la valeur que lorsqu'on l'a perdue. Certes, notre marine n'est pas moribonde, mais elle donne des signes inquiétants d'âtiollement. Je vous en supplie, monsieur le ministre, vous qui en avez la charge matérielle et morale, ne soyez pas, comme le Français moyen, indifférent à son égard. Agissez sans plus attendre. Demain il sera peut-être trop tard. (Applaudissements au centre gauche.)

M. le président. Je constate que chaque intervention nous fait prendre du retard sur l'horaire prévu. Je fais de nouveau appel à la concision des orateurs. (Applaudissements.)

La parole est à M. Rombeaut. (Applaudissements au centre gauche.)

M. Nestor Rombeaut. Je vais m'efforcer, monsieur le président, de répondre à votre appel, encore qu'il soit désagréable d'être le premier à subir l'effet d'une telle observation.

M. le président. Vous n'êtes pas particulièrement visé, monsieur Rombeaut.

M. Nestor Rombeaut. Je désire attirer l'attention du Gouvernement et celle de l'Assemblée sur la situation des travailleurs de la construction navale.

La crise qu'on évoque est connue depuis déjà longtemps, et certains milieux n'ont pas attendu la fin de 1959 pour en parler. En effet, dès la fin de 1955, au moment où la construction navale enregistrait le plus de commandes, et dès le début de 1956, au moment où les chantiers concluaient des accords sociaux avec leur personnel, la fin de la période d'euphorie était déjà envisagée.

En réfléchissant au problème, on savait qu'à partir de 1960, 1961, 1962 au plus tard, la construction navale connaîtrait de graves difficultés. Celles-ci ont d'ailleurs été exposées par M. Christian Bonnet, rapporteur, qui nous a entretenus du tonnage dont on avait besoin et du tonnage que l'on pouvait construire. Dès lors, la division du tonnage nécessaire par celui que l'on peut construire, donne la durée du renouvellement de la flotte.

Le 6 octobre dernier, les travailleurs des chantiers navals de ce pays, de Dunkerque à Bordeaux en passant par la Loire-Atlantique, organisaient une manifestation dont le sens avait également reçu l'approbation des ménagères, des travailleurs de la fonction publique ou du secteur privé, des membres de l'enseignement public et privé ainsi que des représentants du monde paysan.

Cette manifestation n'avait pas pour objet la revendication habituelle. La question posée, par les cadres comme par les manœuvres, était de savoir si, demain, il y aurait du travail.

De 1946 à 1959, les effectifs de la construction navale sont passés de 45.000 à 38.000, accusant ainsi une diminution de 7.000 unités.

7.000 personnes de moins dans une industrie, pour une période aussi longue, et alors que cette industrie a accompli des efforts de modernisation, ce n'est pas un phénomène extraordinaire. Il ne poserait pas un problème aigu s'il ne s'agissait, en l'occurrence, d'une industrie localisée, loin de tous les centres vers lesquels, dans le domaine industriel, se tournent les yeux, vers la région de l'Est où coulent déjà les sources d'énergie dont nous avons besoin. La construction navale se situe, elle, au bord de la mer : c'est sa vocation particulière.

Personne ne conteste l'effort d'équipement qui a été fait par les chantiers navals ; mais personne ne conteste non plus que s'il s'est réalisé, c'est grâce à l'acceptation des travailleurs, grâce à la polyvalence qui a été instituée. Personne ne contestera non plus que ceux qui ont accepté cet effort ne doivent pas en être victimes.

Or, aujourd'hui, personne ne pense ici que les ouvriers de la construction navale, ceux qui nous ont donné nos magnifiques unités, doivent vivre dans l'inquiétude du chômage, que leurs foyers doivent vivre dans les transees et s'attendre à ce que, demain, leurs enfants ne puissent pas travailler dans les régions où ils se trouvent.

La réduction des effectifs s'est opérée de différentes façons. Oh ! elle ne s'est pas opérée brutalement, par de nombreuses et importantes compressions de personnel ; elle s'est davantage opérée par le non-remplacement de ceux qui partaient en retraite, par le non-remplacement des malades, des accidentés du travail et par la cessation de tout embauchage nouveau.

Tout cela, bien sûr, ne crée pas le climat de crise qui a été connu ailleurs quand, brutalement, on a licencié. Il n'en reste pas moins que, pour les régions où cela s'est passé, le manque de travail s'est fait sentir. Il se fera de plus en plus sentir et il faut chercher des solutions pour y porter remède.

A maintes reprises, des solutions ont été envisagées. Mais rapidement l'on tourne en rond et l'on n'en trouve point qui soient facilement applicables.

On dit volontiers qu'il faut que la main-d'œuvre se déplace. Mais les déplacements de main-d'œuvre nous ont laissé un mauvais souvenir qu'il vaut mieux ne plus avoir à évoquer.

Bien sûr, la jeunesse peut aller travailler ailleurs. A cet égard, je puis faire état d'une expérience personnelle. J'ai souvent dirigé de jeunes ouvriers titulaires du C. A. P. ou du brevet industriel vers les services de la main-d'œuvre en demandant qu'un emploi dans leur métier leur soit assuré ailleurs que dans leur région. J'avoue que ces services ont toujours été incapables d'assurer les jeunes ouvriers qu'ils pouvaient partir en toute sécurité pour une autre région.

La raison en est que lorsque les inspecteurs du travail disposent de postes à pourvoir ils font d'abord appel à la main-d'œuvre régionale. L'autorité centrale n'est informée que lorsque le poste est pourvu. Cette pratique est d'ailleurs normale et je n'en fais pas grief aux services, mais elle montre combien il est difficile, à la fois sur le plan moral et sur le plan matériel, de déplacer la main-d'œuvre.

La conversion des entreprises est également un remède dont on nous parle chaque jour, que l'on nous propose sans cesse. Mais Dieu ! qu'il est difficile d'envisager la conversion de charpentier monteurs de navire, par exemple !

On peut proposer — encore que ce ne soit guère facile — d'autres travaux aux chaudronniers, aux personnels de la machine. Il ne peut en être de même pour les personnels de la coque.

La main-d'œuvre s'oriente vers les industries touchant l'énergie nucléaire, vers la mécanique. Mais si l'ensemble des travailleurs choisit la même branche d'activité, il n'y aura pas de place pour tous.

Ainsi les problèmes de conversion ne sont pas faciles à régler. De toute façon, ils demanderont un temps très long et c'est tromper les travailleurs que leur promettre une conversion rapide quand elle doit s'appliquer à des milliers d'individus.

Créer quelques centaines d'emplois est peut-être chose possible, mais envisager la conversion d'une branche industrielle ne l'est pratiquement pas, d'autant moins quand, dans le même département, outre la conversion de l'industrie navale, on doit procéder à celle du tiers des effectifs d'une société aéronautique et ce par usines complètes. Comment, dans ces conditions, peut-on trouver une solution humaine ?

L'industrialisation des régions est encore un problème que l'on évoque souvent. Je le ferai brièvement pour dire l'espoir qu'un certain nombre d'entre nous avaient placé dans la création des zones dites d'urgence et les désillusions que nous avons connues du fait que les dossiers transmis traînaient sans aboutir et que leurs promoteurs, las d'attendre, s'en allaient ailleurs.

Il convient encore de signaler que l'effort de décentralisation industrielle qui aurait dû réussir a été contrecarré par les villes et par les industriels. Les villes, après avoir offert des terrains à bon prix, les cèdent maintenant gratuitement en proposant de construire des installations, de les mettre en état de fonctionner et de ne plus réclamer de taxes ; de surcroît, elles offrent encore quelques dizaines de millions aux industriels qui envisagent de venir.

Je n'invente rien : ce sont des informations de presse qui ne permettent d'avancer ces assertions.

De telles méthodes relèvent-elles de la décentralisation ou de la prostitution ? Je vous laisse, mes chers collègues, le soin d'en juger. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs.*)

Tant que de telles méthodes seront employées, il est vraisemblable qu'il n'y aura pas de décentralisation sérieuse et que la moitié des industriels qui désirent répondre aux vœux du Gouvernement n'iront guère loin de la capitale et qu'on tiendra compte de la volonté des cadres de l'industrie de se retrouver dans des sites plaisants où toutes leurs aises seraient assurées, plutôt que de satisfaire à d'autres nécessités. Or, les chantiers de construction navale sont situés sur les côtes, loin de la capitale et des sites privilégiés.

Il faudrait aussi, pour lever quelques équivoques, obtenir une réponse à quelques-unes des questions posées par M. Le Douarec à M. le Premier ministre. Nous voudrions connaître la liste des traités de commerce internationaux qui imposent à la France la livraison de navires construits à l'étranger et de ceux qui contiennent l'obligation inverse pour d'autres pays. Si nous avions une réponse précise à cette question, on pourrait faire table rase de la raison souvent alléguée, à savoir que nous ne pouvons pas faire de bateaux parce que l'étranger nous prend toutes les commandes de construction de navires, en conséquence des traités passés entre les Etats.

Il conviendrait également que les rapports ayant trait à la construction navale ne demeurent pas secrets. S'agit-il de secrets ou de secrets de polichinelle ? On ne sait plus ce qu'il faut dire. J'évoque ici le rapport de M. Merveilleux du Vignaux auquel tout le monde fait allusion mais que personne ne connaît et duquel on a tiré les conclusions les plus alarmantes. Il eut peut-être été plus sage de le faire connaître aux responsables de la construction navale.

Je souhaite que le récent rapport de M. Poirier ne subisse pas le même sort et que nous le connaissions. Quand je dis « nous », je parle du Parlement, mais aussi aux responsables de la construction navale, aux salariés et aux employeurs. Je souhaite aussi que le Gouvernement, travaillant avec les salariés, les employeurs et nous, remédie à une situation particulièrement angossante.

Je conclus en demandant au Gouvernement, qui est assuré de la stabilité et de la durée, de se pencher attentivement sur ce problème qu'on t'a déjà évoqué certains membres de l'Assemblée et que d'autres encore évoqueront peut-être de nouveau. C'est un problème grave et le Gouvernement n'a pas le droit de décevoir des populations qui ont donné le meilleur d'elles-mêmes pour que le pavillon national flotte sur toutes les mers du monde et y flotte haut et clair, pour que nos navires soient appréciés et aimés de tous ceux qui les empruntent.

Il faut aussi que les promesses faites à l'occasion de discours dominicaux et autres, notamment dans la dernière déclaration de M. le Premier ministre, se traduisent dans les faits et que le relèvement de l'économie nationale permette d'améliorer le sort des plus pauvres.

Il convient, enfin de prendre des mesures d'autorité pour résoudre la crise de la construction navale. L'époque de la bonne volonté, l'époque du laisser-faire a montré son incapacité à régler les problèmes économiques. Le Gouvernement a su, en d'autres circonstances, faire preuve d'autorité. Je lui demande de procéder de même afin d'assurer du travail à des bras qui ne demandent qu'à s'employer. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs.*)

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

M. Pierre Courant. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il est des budgets heureux à propos desquels on dresse un bilan de victoire. Ici, nous n'avons pas d'illusions à nous faire.

Il serait également coupable pour un Parlement de minimiser les succès et de ne pas voir les défaites. Ce budget est le début d'un bilan de défaite.

Eh ! oui, monsieur le ministre, il a toujours été difficile de donner aux Français le goût de la mer, malgré les trois façades maritimes de leur pays. Un de vos grands devanciers, Colbert, avait essayé ; il n'est pas sûr qu'il y soit entièrement parvenu.

Depuis, de nombreuses tentatives ont été faites dans le même sens, mais les Français n'ont semblé s'apercevoir que leur pays dépendait de la mer que dans les périodes critiques. Cette génération en a pourtant connu. Elle ne devrait point être oubliée, car il y eut récemment une période où elle faillit mourir de faim parce que les relations par mer n'existaient plus. Il y a trois ans à peine, on dut se demander si l'on pourrait encore circuler en automobile parce que, tout d'un coup, le canal de Suez avait été fermé.

Les leçons étaient donc sévères, les avertissements nombreux et particulièrement démonstratifs. Malgré cela, l'opinion n'a point réagi et il semble que, surtout dans certaines écoles dirigeantes, on admette le renoncement aux choses de la mer. Puisque maintenant les hommes se promènent dans les airs, on croit que les choses de la mer n'offrent plus le même intérêt qu'autrefois et qu'on peut les abandonner à une mort lente.

C'est un début, monsieur le ministre, disais-je. Mais gouverner, a-t-on dit, c'est prévoir. La faute du Gouvernement auquel vous appartenez serait caractérisée s'il n'apercevait pas que ce n'est qu'un début ; en ne prenant pas des mesures pour remédier au mal, il assumerait la responsabilité entière de la crise grave et grosse de conséquences qui interviendrait demain.

Je ne suis monté à la tribune que pour le prévenir en quelque sorte solennellement. Il n'est pas possible qu'il ignore ce début de crise. Une intervention rapide s'impose ; demain, il serait peut-être trop tard, car le mal serait trop grand.

Le mal frappe l'armement. M. le président Pleven, dans un article qu'a reproduit la grande presse, a souligné l'impossibilité pour un jeune homme qui s'intéresse à la vie de marin de trouver facilement un embarquement. Un tel symptôme annonce une récession.

Cette situation, nous la connaissons bien. Des paquebots français reviennent au Havre sous pavillon étranger parce qu'ils ont été vendus. Il est pénible et démoralisant pour les populations maritimes de voir un bateau qui leur était cher manœuvré par des marins étrangers.

Dans le domaine des cargos, la crise est due à la surproduction qui est intervenue après les événements de Suez. A cet égard, les difficultés sont mondiales et nous ne pouvons guère agir pour les surmonter. Mais la crise existe ; elle est cruelle et pèse sur tout l'armement.

En ce qui concerne l'industrie maritime, je me permets d'indiquer, mes chers collègues, que la plupart d'entre vous ne voient pas toute la question. On a parlé de la crise des chantiers de construction navale. Mais n'oubliez pas que, de même que la société Simca ne construit dans ses usines que la moitié des éléments qui composent une voiture automobile qu'elle vend — l'autre moitié étant produite dans une multitude d'établissements qui ne sont pas de son domaine — de même un bateau est construit, à concurrence peut-être de moitié, dans un grand nombre d'usines qui ne sont pas des chantiers de construction navale, qui se trouvent à Paris, mais surtout dans les ports de mer, et qui constituent la chair de l'activité industrielle de nos ports de mer.

La diminution de l'activité de la construction navale, si elle affecte certes les chantiers et provoque directement leur mort si l'on n'y porte pas remède, ruine, et dans un même lieu, une foule d'autres industries qui sont terriblement anémiées et également menacées de chômage.

Cette analyse conduit à préciser qu'il s'agit, non plus d'une crise de chantiers navals, mais d'une crise générale des industries navales dans tous les ports.

M. Félix Kir. C'est exact.

M. Pierre Courant. Ainsi, nos ports sont, à des degrés divers, déjà en crise et menacés d'une plus grande crise encore. Je veux le dire à ceux de mes collègues qui représentent les ports de l'Ouest, mais aussi à ceux qu'intéressent les ports du Nord-Ouest. Demain, ce sera peut-être le tour des ports du Midi.

Il y a des exceptions, dira-t-on. Sans doute, encore que les chiffres que je connais marquent l'existence d'un nombre impor-

tant de chômeurs dans tous nos ports. En particulier, celui que je représente ici ne tire aucune gloire de compter actuellement 1.500 chômeurs. Il y en aura 2.500 à la fin de l'hiver, même si aucune usine ne ferme d'ici là. Dans le cas contraire — ce qui est à craindre — la même ville comptera alors plusieurs milliers de chômeurs.

Une telle situation risque malheureusement de se développer encore. Nos ports de mer, en général, ont été très touchés par la guerre. Ils ont trouvé une activité passagère dans la reconstruction et beaucoup de ceux qui vont d'une activité à l'autre, qui sont tantôt manœuvres métallurgistes, tantôt manœuvres du bâtiment ou des travaux publics, ont pu s'employer ainsi ces dernières années. Or, la reconstruction est près d'être achevée et ceux qui avaient trouvé de la sorte un emploi passager vont être eux-mêmes livrés au chômage. Pour la ville dont je parlais, ce danger peut atteindre 4.000 ouvriers.

Le tableau est sombre. Mais, me dira-t-on, que peut-on faire ? On ne peut pas commander indéfiniment des bateaux, alors qu'ils sont déjà trop nombreux. On ne peut pas faire naviguer davantage de bateaux, alors que le marché mondial des frêts est stable, que les moyens de transport sont en excès et qu'on ne peut augmenter le tonnage des marchandises à transporter.

Le pire, monsieur le ministre, serait de ne pas agir, de ne pas concentrer toute son activité, toute sa pensée sur ce qu'il est indispensable de mettre en œuvre quand on ne peut faire mieux, c'est-à-dire la conversion.

Je crains que vous ne me répondiez que la conversion n'est pas l'affaire du ministre des travaux publics et des transports et que c'est à côté qu'il faut nous adresser. Mais je crains aussi qu'à côté, parce que l'information n'y sera pas encore parvenue, on ne dise à ceux qui veulent s'établir dans les ports que ces derniers sont prospères et, par conséquent, qu'on nous réponde : il n'y a rien à faire pour vous ; vous ne figurez pas sur la liste des malheureux, des victimes de la récession, comme les travailleurs des mines et d'autres activités ou d'autres régions ; puisque vous êtes nantis, vous n'avez rien à réclamer.

Or les hommes responsables qui craignent pour l'avenir parce qu'ils sont en contact direct avec des populations qui leur font confiance ne connaissent qu'un gouvernement. C'est celui-ci qui sera responsable devant l'opinion si les mesures adéquates ne sont pas prises.

En conclusion, monsieur le ministre, je reprendrai le problème lors de la discussion du budget de la construction et de l'aménagement du territoire. Dès maintenant, toutefois, je vous demande, au même titre que je le ferai auprès du ministre chargé de l'aménagement du territoire, de vous associer à des réformes de structure et aux mesures rapides de conversion qui doivent être prises au moment et dans les délais voulus, en évitant, comme le soulignait un de nos collègues, les délais excessifs qui désespèrent les ouvriers.

Celui qui prend les décisions doit être constamment informé. L'information doit résulter, ainsi qu'on l'a dit avec raison, de la concentration de la responsabilité sur une même personne. Je suis heureux de voir M. le ministre du travail au banc du Gouvernement. Ce sont, en effet, ses services qui doivent, si l'on ne peut leur demander de prendre de décisions en matière de conversion économique, informer celui qui aura cette charge et qui devra s'appuyer pour ainsi dire quotidiennement sur eux.

Celui qui aura la charge de contrôler l'activité industrielle du pays et d'écarter les difficultés avant qu'elles ne naissent, devrait recevoir chaque semaine les indications concernant la cote d'alerte du chômage et les mouvements de celui-ci, surtout dans les villes où il est important.

Monsieur le ministre, je me suis permis de présenter ces quelques observations qui, si elles n'entrent pas dans le cadre de la marine marchande, restent dans celui des activités maritimes. Je vous demande de les prendre en grande considération.

Etant donné sa position géographique dans le monde, la France ne peut pas oublier sa vocation maritime, mais, si cette vocation se trouve passagèrement diminuée, notre pays ne doit pas oublier les populations maritimes qui, à de nombreuses époques de son histoire, lui ont rendu de si grands services. La France a l'obligation morale de penser à ces citoyens qui en valent bien d'autres. Il faut leur accorder le secours actif de l'Etat pour éviter que la crise ne leur soit trop funeste.

C'est dans ce sens, monsieur le ministre, que j'ai voulu intervenir aujourd'hui. (Applaudissements.)

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à quinze heures, deuxième séance publique :

Scrutin simultanés, dans les salles voisines de la salle des séances pour l'élection :

1° De sept jurés titulaires ;

2° De sept jurés suppléants, de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée.

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960 (n° 330) (deuxième partie). — (Rapport n° 328 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports (suite)

III. Marine marchande et articles 29 et 93 (annexe n° 27, M. Christian Bonnet, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Bergasse au nom de la commission de la production et des échanges) (suite).

I. Travaux publics et transports :

Tourisme (annexe n° 25, M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Laurin au nom de la commission de la production et des échanges).

Voies navigables et ports (annexe n° 25, M. Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Dumortier au nom de la commission de la production et des échanges).

Travaux publics et transports (annexe n° 25, M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Catalifaud au nom de la commission de la production et des échanges).

Et articles 39, 71 et 86.

Travail et article 63 (annexe n° 24, M. Boisdé, rapporteur spécial ; avis n° 380 de Mme Devaud au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Sahara et article 85 (annexe n° 22 de M. Max Lejeune, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Neuwirth au nom de la commission de la production et des échanges).

Services du Premier ministre :

Section I. — Services généraux :

Energie atomique (annexe n° 20, M. Le Roy-Ladurie, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Privet au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures.)

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

(Le compte rendu intégral des 2^e et 3^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)